aero JOURNAL HORS-SERIE
Mai - Juin 2018

aero JOURNAL HORS-SERIE

Histoire de la guerre aérienne

HS N° 30

NUMÉRO SPÉCIAL

MAI JUIN 1940

- AUTOPSIE D'UNE DÉBÂCLE
- L'AVIATION D'ASSAUT DE L'ARMÉE DE L'AIR
- LES ÉCOLES DE L'ARMÉE DE L'AIR

un magazine des éditions caractère

01/ MAI - JUIN 1940 AUTOPSIE D'UNE DÉBÂCLE

P.04 0 INTRODUCTION

P.06 1 UNE AVIATION INVAINCUE VRAIMENT ?

P.14 2 UNE POLITIQUE ? MAIS QUELLE POLITIQUE ?

P.19 3 PETITES CAUSES GRANDS EFFETS

02/ ALLER SIMPLE VERS L'ENFER L'AVIATION D'ASSAUT DE L'ARMÉE DE L'AIR EN MAI-JUIN 1940

P.52 0 INTRODUCTION

P.53 1 L'ATTAQUE EN VOL RASANT

P.62 2 LES BREGUET EN ENFER

P.96 3 BILAN DE L'AVIATION D'ASSAUT

03/ ... ET LA COURONNE T'ATTEND

P.98 LES ÉCOLES DE L'ARMÉE DE L'AIR 1939 – 1940

Aérojournal Hors-Série n°30
Mai - Juin 2018

ISSN : 2103-7922
Dépôt légal (BNF) : à parution

Magazine bimestriel édité par
Caraktère SARL
3120, route d'Avignon
13090 Aix-en-Provence – France
SARL au capital de 100 000 euros
RCS Marseille B 450 657 168

Retrouvez-nous sur Facebook :
www.facebook.com/aerojournal.magazine

Rédaction : 04 42 21 06 76
Service Commercial : 04 42 21 06 76
contact@caraktere.com
www.caraktere.com

Directeur de la publication & Rédacteur-en-chef Y. Kadari
Fondateur C-J. Ehrengardt
Correctrice B. Watellier
Service commercial E. Taurand
Direction artistique A. Gola
Infographie M. Mioduszewska, N. Belivier

Service des ventes et réassort :
à juste Titres 04 88 15 12 40

Responsable de la publication pour la Belgique
Tondeur Diffusion
Avenue F. Van Kalken, 9 / B–1070 Bruxelles
Belgique

Imprimé en France par / Printed in France by :
Aubin Imprimeur, à Ligugé
- Origine géographique du papier principal de la publication : Allemagne (750km)
- Taux de fibre recyclé : sans fibre recyclées
- Certification des papiers / fibres utilisées : PEFC
- Eutrophisation : Ptot 0.016 kg/tonne

© Copyright Caraktère.
Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

Duel à mort entre un D.520 du GC I/3 et un Bf 109 E-3 de la 1./JG 51 au printemps de 1940. Le combat s'achèvera en défaveur du monomoteur français.

PAR CHRISTIAN-JACQUES EHRENGARDT

Profils couleur **Jean-Marie Guillou & Rodrigo Barraza** // Illustration de Couverture **Piotr Forkasiewicz**

NOTAM

Pour traiter de la débâcle de mai-juin 1940, j'ai choisi de scinder ce hors-série en deux parties principales. La première partie constitue une sorte de réquisitoire à charge contre une aviation mal organisée, mal commandée, dominée intellectuellement et technologiquement par la Luftwaffe. De quelque manière que l'on tourne la question, l'armée de l'Air a clairement failli à sa tâche : à aucun moment, ses chasseurs n'ont été en mesure d'obtenir la supériorité aérienne de manière durable ; à aucun moment, ses bombardiers n'ont pu endiguer la chevauchée des *Panzer* – pas même la ralentir.

Bouc émissaire tout désigné de la défaite lors du procès de Riom, l'armée de l'Air a courbé l'échine jusqu'à ce que les travaux de plusieurs historiens des années soixante-dix ont mis en exergue une « aviation invaincue », dont les exploits auraient contribué de manière significative à la victoire de la RAF pendant la Bataille d'Angleterre. Comme d'habitude en pareil cas, la vérité se situe quelque part au milieu, car il ne me semble pas plus raisonnable de faire de l'armée de l'Air le seul coupable de cette déroute que de parler d'une « aviation invaincue », alors qu'elle a abandonné près de 2 000 avions sur le terrain !

La seconde partie met en lumière le sacrifice et l'abnégation des aviateurs français, qui, malgré des circonstances accablantes, n'ont jamais renoncé à faire leur devoir. Qui d'autre que ceux de l'aviation d'assaut ont pu incarner cet esprit de pugnacité qui les a animés du premier au dernier jour de la campagne ? Certains équipages ont été abattu trois fois – et même quatre fois –, mais ils n'ont jamais renoncé. La « propagande » a braqué ses projecteurs sur les as de la chasse, Accart, Marin La Meslée, Pomier-Layrargues, Le Gloan..., dont les exploits ont éclipsé ceux plus discrets, moins médiatiques, de véritables héros aussi obscurs que modestes. Je suis fier d'avoir pu leur rendre cet hommage, en regrettant que le thème de ce hors-série consacré à l'armée de l'Air, ne m'a pas permis d'y associer les équipages de bombardement en piqué de l'Aéronautique navale.

CJE ■

Sauf mention contraire, toutes les photos proviennent de la collection de l'auteur.

Après un cheval de bois consécutif à une crevaison au retour d'une mission à Athies-sous-Laon, le 10 mai, le Bloch 174 n° 47 du GR II/33 ne sera pas réparé et servira de réserve de pièces détachées. L'épave sera trouvée par la 6./JG 52 lors de son installation sur ce même terrain, le 6 juin. Le symbole est plutôt fort ! (Collection B. Barbas)

MAI - JUIN 1940

AUTOPSIE D'UNE DÉBÂCLE

« À l'heure où l'aviation de chasse ferme ses ailes dans l'attente des jours meilleurs, elle peut être fière de la tâche accomplie, il n'a pas dépendu d'elle que les événements trouvent une autre issue »

Général de corps aérien Bernard d'Harcourt, inspecteur général de la chasse, bulletin du 20 juillet 1940.

▶ L'Amiot 351 n° 1, avion tête de série, à Orly, où la SECM utilisait l'un des hangars à dirigeables. Les déboires de ce type sont symptomatiques de cette époque troublée. Mis en production alors que la série n'est pas définie, il est victime des lubies du STAé qui plombent le planning, du motoriste incapable de suivre la cadence, et de nombreux choix discutables du constructeur. Sur les 87 exemplaires pris en compte avant le 25 juin, seuls 7 sont considérés comme bons de guerre, mais soumis à des restrictions d'emploi ! (Collection J. Cuny)

[1] Hispano-Suiza 12 Y45 (D.520) : 920 ch – Daimler-Benz DB 601 Aa (Bf 109 E-3) : 1 175 ch – Rolls-Royce Merlin II (Spitfire Mk.I) : 1 030 ch.

Responsable mais pas coupable

Comment ne pas souscrire à cette évidence, quand on sait de quelle manière la situation avait été compromise par ailleurs. Certes, mais cette phrase lapidaire, qui tend à pousser sous le boisseau un grand nombre de carences de l'armée de l'Air, ne cache-t-elle pas une autre réalité, moins glorieuse ?

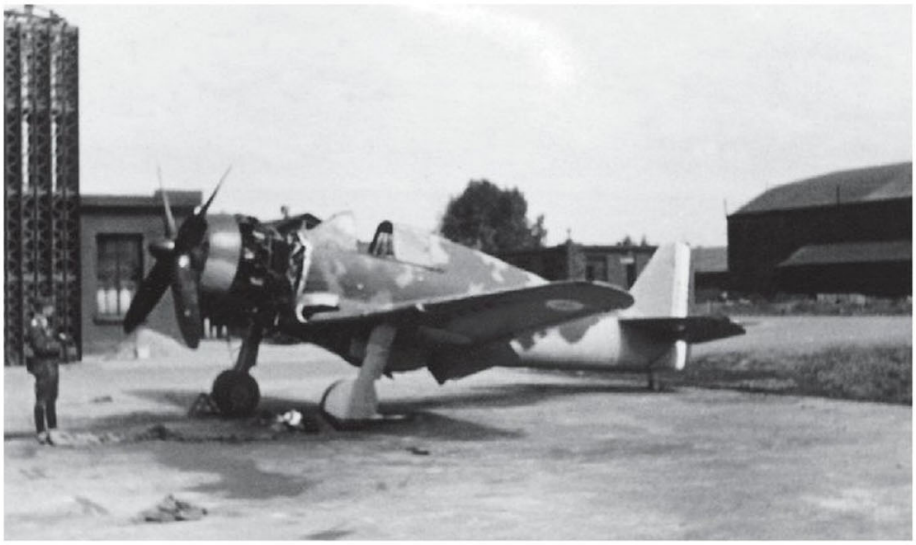
La formule du général d'Harcourt aura des répercussions importantes. De là à imaginer qu'une aviation qui clame haut et fort son innocence n'est pas coupable, il n'y a qu'un pas à franchir. Et ce sera le simulacre du procès de Riom, commencé le 19 février 1942, cherchant à faire de l'armée de l'Air le bouc émissaire de cette débâche, et s'achevant en queue de poisson, le 14 avril, sans verdict et sans coupable, qui permettra de le franchir. Exhumant les statistiques de livraison d'avions neufs entre mai et juin 1940, nombre d'historiens ont alors avancé la thèse d'une aviation française invaincue, possédant plus d'avions à la fin de la campagne qu'au début. Et certains sont même allés plus loin en affirmant que l'armée de l'Air a été à l'origine de la victoire de la RAF pendant la bataille d'Angleterre.

Prétendre que l'aviation française n'a pas été vaincue ne paraît guère plus raisonnable que d'en faire le principal responsable de la défaite. Car, il reste un élément incontournable, que beaucoup ont fini par perdre de vue : la France a subi en 1940 la déroute la plus totale de son histoire. Comment l'armée de l'Air pourrait-elle échapper à une part de responsabilité – au même titre que l'armée de Terre et même de la Marine ? Une part, ni plus ni moins – sa part.

De nombreux livres, fort instructifs et bien documentés, ont traité mieux que nous ne saurions le faire de l'incurie des grands chefs politiques et militaires, et des problèmes industriels liés à des programmes de réarmement parfois discutables et aux délais irréalistes. Les nationalisations ont souvent connu une place de choix sur le banc des accusés, mais ce que leurs contempteurs oublient, c'est que les plus gros problèmes sont venus du secteur privé : les motoristes s'avéreront incapables de produire des propulseurs de la puissance de ceux développés en Allemagne et en Grande-Bretagne [1] ; les équipementiers, encore au stade artisanal et mal outillés pour honorer les nombreuses commandes qui affluent, vont constituer un énorme goulet d'étranglement – or, des avions de combat sans collimateur, lance-bombes, radio, voire hélice adaptée, sont tout juste bons à faire du tourisme.

Cependant, imputer la débâcle de 1940 aux politiques, aux chefs militaires et aux industriels amène à passer sous silence d'autres carences qui se sont manifestées à tous les échelons de l'armée de l'Air. Ce sont surtout ces points que nous souhaitons soulever dans ces colonnes. ■

▼ Capturé à Châteauroux-Déols, ce MB.151 est équipé d'une hélice quadripale en bois à pas fixe réservée aux vols de convoyage. Chauvière ne parvenant pas à suivre les cadences de l'avionneur, les appareils sortant d'usine sont transférés avec cette hélice provisoire à l'EAA 301 pour y être armés ; celle-ci est ensuite démontée et renvoyée à Déols par la route !



1 UNE AVIATION INVAINCUE VRAIMENT ?

▼ L'épave du Bloch 210 n° 104 du GB II/21 endommagé lors du bombardement de La Ferté-Gaucher, le 24 mai ; il sera sabordé avant le repli du groupe. On note la manière dont on a fait disparaître à la hâte l'insigne, le numéro individuel et la bande de fuselage ; l'avion a conservé sa livrée d'origine avec les capots moteur encore alu. Il portait l'inscription commémorative LIEUT. HARDY sur le nez. (Bundesarchiv – Coblence)

Naissance d'une légende

Si l'on a longuement épilogué sur la question des victoires, celle des pertes paraît avoir moins retenu l'attention. Parce que de nombreux avions ont été abandonnés dans la zone occupée par les Allemands et que beaucoup d'archives ont été perdues, les pertes françaises n'ont pas été comptabilisées par simple addition, mais en défalquant le nombre d'avions retrouvés dans les territoires non occupés par les Allemands du nombre d'avions présents au 10 mai augmenté de ceux livrés pendant la campagne. Toutefois, le nombre d'avions injectés après le 10 juin et le recensement du 20 juillet, réalisé à la demande des Commissions d'armistice, sont sujets à controverse, en particulier en ce qui concerne l'Afrique du Nord. La désorganisation du système administratif, la « cueillette » sauvage et la destruction d'avions neufs dans les usines ne permettent pas de cerner la réalité au plus près. Or, cette méthode souffre d'un fameux biais. Pour l'état du 10 mai, n'ont été pris en compte que les seuls avions affectés aux unités combattantes, sans tenir compte de ceux alloués à l'Intérieur (écoles, essais…), en cours d'affectation ou d'équipement et en réparation. Le recensement du 20 juillet porte, quant à lui, sur la totalité des appareils, sans aucune distinction d'affectation – en effet, les officiers chargés de comptabiliser les existants dans les territoires sous contrôle français ne s'intéressent pas à leur provenance : un avion compte pour un, qu'il ait été apporté par une formation opérationnelle,

Répartition des avions de chasse modernes
10 mai 1940

Type	1re ligne métropole	1re ligne hors métropole	Intérieur	EAA 301	Total
MS.406	412	135	144	259	950
H-75A	126	–	16	39	181
MB.151	47	–	23	44	114
MB.152	150	–	6	204	360
D.520	57	–	9	13	79
C.714	–	–	8	38	46
FK.58A	–	–	1	12	13
Pz 630	18	11	34	21	84
Pz 631	102	4	32	36	174
Total	912	150	273	666	2 001

Intérieur : écoles, CIC, centres d'essais et d'expérimentation (CEMA, CEAM).
EAA 301 : avions en instance de livraison aux unités combattantes et aux unités de l'Intérieur, avions en cours d'armement, d'équipement ou de réparations. L'EAA 301 était l'organisme répartiteur de l'armée de l'Air.

un CIC, un centre d'essai ou qu'il soit directement arrivé de l'usine.
Et cela fait une sacrée différence !
C'est de ce raisonnement biaisé qu'est née la légende d'une aviation invaincue.
Voyons pourquoi.
Le 10 mai, 912 chasseurs modernes [1] se trouvaient en première ligne, mais 1 089 autres figuraient dans les autres catégories. Il existait donc 2 001 avions de chasse modernes au 10 mai. L'industrie a livré 627 appareils supplémentaires entre mai et juin 1940, ce qui donne un total de 2 628 appareils.
En zone libre, le recensement a relevé 1 155 chasseurs : 51 Bloch 151, 260 Bloch 152, 9 Bloch 155, 9 Caudron 714, 45 Curtiss H-75A, 170 Dewoitine 520, 9 Koolhoven FK.58A, 453 Morane 406, 144 Potez 630/631 et 5 Arsenal VG.30. On estime le nombre d'avions de chasse présents en Afrique du Nord, en AOF et au Levant à environ 550 appareils, soit 145 Curtiss H-75A, 165 Dewoitine 520, 200 Morane 406 et 40 Potez 630/631. Ce qui donne un total général de quelque 1 705 chasseurs – dont le statut restera à définir, car un certain nombre d'entre eux ne sont définitivement plus en état de vol.
Différence : 923 avions perdus (35 % des effectifs engagés).
Au 10 mai, l'armée de l'Air disposait de 564 bombardiers modernes et de transition, et de 1 063 avions de renseignement modernes et de transition [2]. À ceux-ci sont venus s'ajouter 473 bombardiers et 136 avions de renseignement neufs livrés pendant la campagne – soit un total de 2 236 avions. Au 20 juillet ont été recensés 326 exemplaires des premiers et 346 des seconds en zone non occupée, ainsi que 482 bombardiers [3] et 223 avions de renseignement en Afrique du Nord, en AOF et au Levant.
Différence : 859 avions perdus (soit 38 % des effectifs engagés).

[1] Pour une raison qui nous échappe, les Bloch 151 et Potez 630 appartenaient à cette catégorie, alors qu'ils auraient dû figurer dans la catégorie « avions de transition ».

[2] Les Amiot 143, Bloch 210, ANF Les Mureaux 115/177, Bloch 131, Breguet 691 et Potez 633 sont classés dans la catégorie « avions de transition », mais ils ont tous été engagés en opération, même pour des durées très courtes.

[3] Dont 26 Martin 167-F et 30 Douglas DB-7 encore en caisses.

◥ Le H-75A-2 n° 178, appartenant au CEMA 372, où il était utilisé pour des essais de tir aérien, est évacué à Agen avant la fin de la campagne, le centre de Cazaux devant être inclus dans la zone occupée. Au 10 mai, il aurait figuré parmi les avions affectés à l'Intérieur, mais le 20 juillet il est mélangé avec les Curtiss des unités combattantes et ceux provenant des CIC. (SHD/Air)

▶ L'ordre d'effacer les numéros de série (et les matricules militaires) sur les avions de combat a quelque peu compliqué la tâche des recenseurs. Mais les mécanos, eux aussi gênés dans leur travail, ont souvent contourné cette mesure en inscrivant le numéro de série à la craie sur le fuselage ou la dérive. Sur ce Bloch 152 du GC III/9 réfugié à Toulouse-Francazal le 24 juin, on distingue « 195 » en avant de la cocarde de flanc ; le logo de la SNCASO Bordeaux est bien visible.

▲ Le GC I/2 termine son exode à Nîmes-Courbessac, le 22 juin, où il attendra sa dissolution en date du 7 août.
Seul le n° 949 a conservé l'ancienne forme du code tactique de la 1re escadrille (petit numéro blanc sur disque noir), les autres ayant reçu de gros chiffres romains sur le fuselage ; il ne porte pas non plus la cocarde de flanc réglementaire.
(Famille des Hors)

Répartition des avions de bombardement modernes et de transition

10 mai 1940

Type	1re ligne métropole	1re ligne hors métropole	Intérieur	EAA 301	Total
Le0 451	94	–	12	109	215
Am 351/354	13	–	14	11	38
M.167	–	84	1	52	137
DB-7	1	24	1	3	29
Bre 691	19	–	18	24	61
Bre 693	35	–	–	12	47
Total	184	108	46	226	564

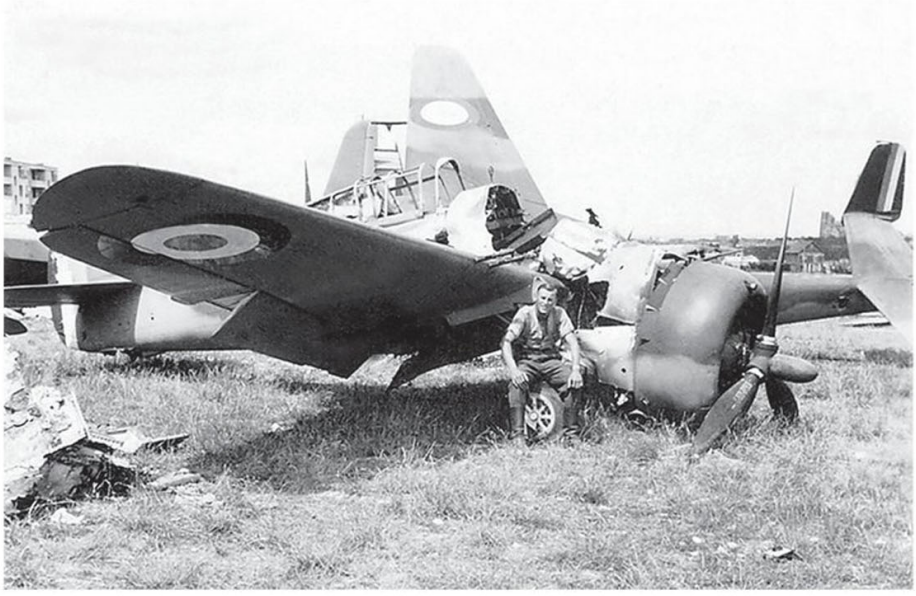
Si, sur le papier, l'armée de l'Air a laissé plus du tiers de ses effectifs en six semaines de combat, les pertes réelles sont supérieures et s'approchent vraisemblablement des 50 %. Dans l'étrange double jeu que les autorités de Vichy ont joué avec l'occupant, afin de dissimuler le véritable potentiel de l'armée de l'Air, de nombreux avions réduits à l'état de tas de ferrailles (de l'ordre de 200 à 250 appareils) ont été comptés parmi les appareils valides recensés en zone libre.
Le cas de l'AIA (Atelier industriel de l'Air) d'Aulnat mérite d'être cité. Dans un communiqué triomphal, l'OKW annonçait que « 232 chasseurs ont été capturés intacts le 20 juin par les unités allemandes » à Clermont-Ferrand [4]. La vérité est légèrement différente. Ce sont en fait 274 Morane 406 accidentés ou endommagés qui ont été entreposés à Aulnat en attente de réparation, de cannibalisation ou de réforme ; ils figurent aussi parmi les 192 proposés à la réforme aux Commissions d'armistice le 8 octobre 1940. Mais, il n'y a pas que des Morane à Aulnat, puisque l'on dénombre également dans l'état du 20 juillet 40 Bloch 152, sur lesquels 33 seront proposés à la réforme dans les mêmes conditions.
Dans ces conditions, on peut estimer que l'on dépasse allègrement la barre des 2 000 avions de combat perdus entre septembre 1939 et juin 1940, ce qui modifie profondément le regard que l'on peut porter sur une « aviation invaincue ».
Les pertes en matériel neuf abandonné dans les usines et les dépôts (Déols, Issy-les-Moulineaux, Le Bourget, Méaulte, Villacoublay,...) ont été exclues des recensements parce que, non seulement ces appareils n'avaient pas été officiellement réceptionnés,

Répartition des avions de renseignement modernes et de transition

10 mai 1940

Type	1re ligne métropole	1re ligne hors métropole	Intérieur	EAA 301	Total
Pz 637	35	1	2	7	45
Pz 63.11	396	52	92	84	624
MB.174	27	–	11	1	39
MB.131	35	–	64	28	127
ANF 113-117	119	–	27	82	228
Total	612	53	196	202	1 063

▶ La fin du voyage pour le GAO 501, replié à Moissac (82) le 24 juin avec seulement quatre Potez 63.11. Il y sera immobilisé par l'armistice en compagnie de cinq autres GAO, ainsi que d'un grand nombre d'appareils divers et variés, comme ce Wibault que l'on aperçoit en arrière-plan, mais aussi neuf Fokker S-IV et S-IX de l'EAP 17 d'Évreux et huit rescapés de l'Aéronautique militaire belge. Ces quatre Potez étaient de fabrication récente et portaient tous quatre mitrailleuses sous les ailes (ou, tout au moins, la possibilité de les monter – car il est loin d'être certain qu'ils en étaient réellement armés ; la vraie question étant : pour quoi faire ?).



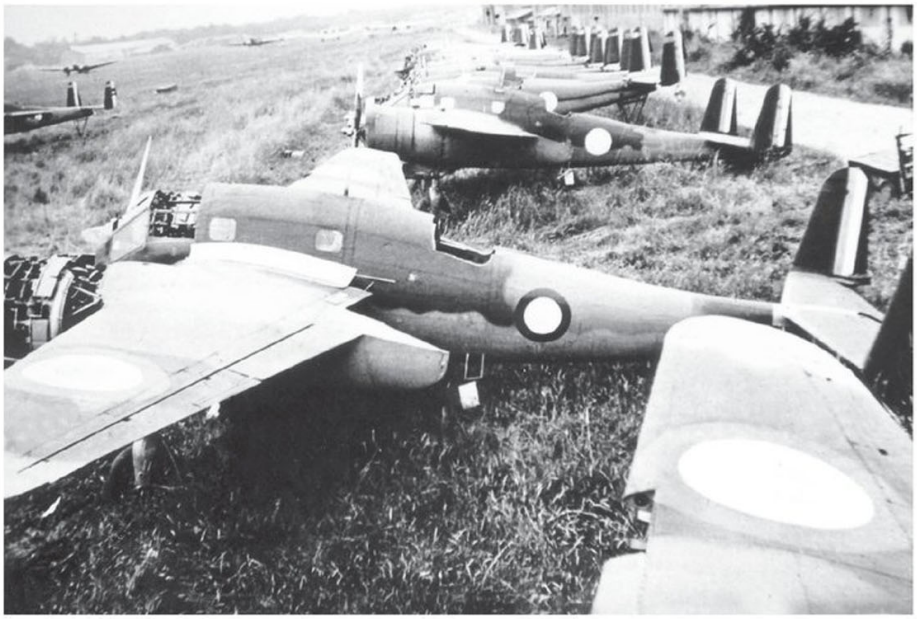
▶ À l'usine SNCAC de Bourges, si de nombreux avions stockés en plein air ont été sabotés (comme ce Curtiss H-751 et les deux Breguet 695 derrière)... (Collection D. Bernad)

◢ ... ce n'est pas le cas de cette rangée de Bre 695 à l'usine Breguet de Villacoublay. (Collection J. V. Crow)

mais ils se trouvaient en zone occupée. Les photos prises par les Allemands dans les différents sites tombés sous leur coupe donnent la désagréable impression que les directeurs d'établissement, les contre-maîtres et les ouvriers étaient tranquillement partis en week-end un vendredi soir et se préparaient à reprendre le travail le lundi matin, là où il l'avaient laissé... sauf qu'ils ne sont pas revenus avant plusieurs semaines et qu'ils ont dû achever le boulot en faveur de l'occupant !

Pertes comparées

L'armée de l'Air a déploré la perte de 574 appareils au combat (dont 174 descendus par la *Flak*), 460 aviateurs tués et portés disparus, et 120 faits prisonniers.
La RAF a laissé 959 appareils en France (y compris à Dunkerque) dont 453 Hurricane. Parmi ces derniers, 378 ont été soit détruits au sol, soit abandonnés faute de temps pour les réparer, ce qui ne laisse que 75 machines abattues au combat. Les pertes humaines s'élèvent à 912 aviateurs tués (dont 312 pilotes), portés disparus ou faits prisonniers. Les pertes de la Luftwaffe sont chiffrées par P. Cornwell à 1 814 avions, dont 1 129 à l'ennemi, 3 278 aviateurs tués, disparus ou faits prisonniers.



[4] Aulnat voit l'arrivée des troupes allemandes le 20 juin ; elles évacueront les lieux huit jours plus tard, le département du Puy-de-Dôme devant être inclus dans la future Zone libre.

Maintien des avions de transition

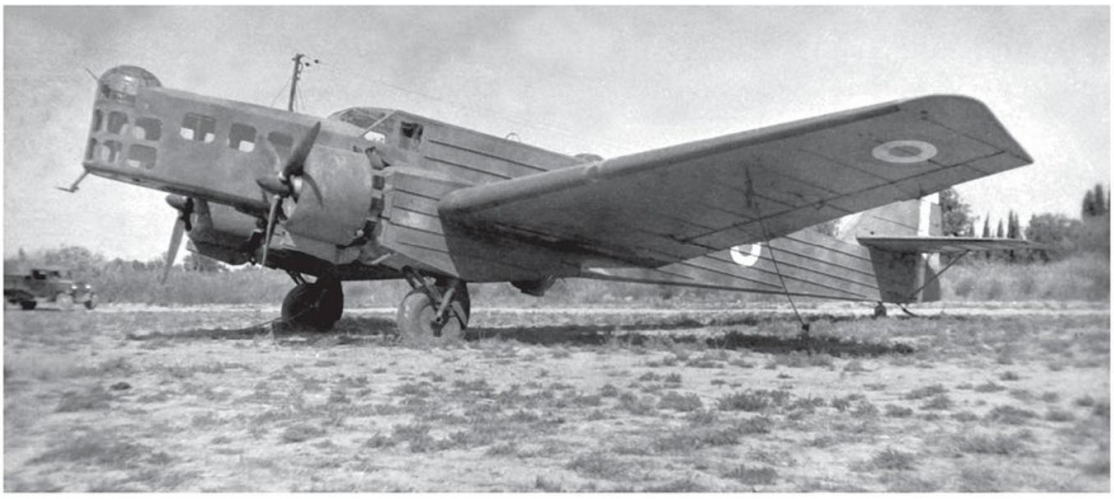
Au 10 mai, la situation de l'aviation de bombardement et d'assaut est proprement catastrophique : il n'existe que 44 appareils modernes et bons de guerre (26 LeO 451 et 26 Breguet 693) et 5 modernes mais non bons de guerre (Amiot 354) à la ZOAN, et aucun à la ZOAE ! Pour faire nombre, l'EMGAA est contraint de laisser en première ligne les bombardiers de transition : 24 Amiot 143 à la ZOAN et autant à la ZOAE, qui compte en outre 5 Bloch 200 interdits d'opération et 20 Farman 222 strictement réservés aux

◤ Cet Amiot 351 en phase terminale d'assemblage est l'un des six tombés aux mains des Allemands (n° 88 à 93) au Bourget, le 14 juin. Il fait partie de la tranche d'appareils (n° 81 à 150), équipés d'une nouvelle pointe avant et considérés comme bons de guerre mais avec restriction d'emploi. Néanmoins, quel que soit le degré de finition de la plupart des avions de combat français capturés intacts, les Allemands n'en auront aucun usage, sinon à les tester dans leurs centres d'essai. (Collection J. Cuny)

◀ Située beaucoup trop près de la frontière belge (comme quoi l'expérience de 1914 n'a servi à rien), l'usine Potez à Méaulte (Somme) doit être évacuée le 17 mai. Un certain nombre de photos prises par les Allemands montrent que les avions stockés à l'extérieur de l'usine ont été abandonnés intacts. (Collection J-F. Oller)

◣ L'usine Caudron à Guyancourt telle que l'ont découverte les Allemands le 15 juin 1940. Le svastika peint sur le fuselage d'un appareil est à n'en pas douter l'œuvre d'un « tagueur » de passage. (Collection Ph. Ricco)

L'Amiot 143 n° 16 fait partie du premier lot produit avec le nez court et les moteurs à faible puissance d'admission (735 mm Hg). Il n'en équipe pas moins la 1re escadrille du GB I/38, basée à Troyes-Barberey, lors de l'offensive allemande. Il est engagé dans la mission diurne sur les ponts de Sedan, le 14 mai, avec le sous-lieutenant Serge Fuster comme commandant de bord ; mais le lieutenant-colonel Aribaud, commandant le Groupement n° 10, décide de faire demi-tour avant l'objectif, une décision diversement appréciée. Sous le pseudonyme de Casamayor, Fuster publiera ses réflexions à propos de cette mission dans un livre intitulé *Désobéissance*.



Le Bloch 210 n° 41 du GB I/21 à La Ferté-Gaucher, fin mai 1940. Lors du repli en Afrique du Nord, les derniers Bloch 210 du Groupement n° 9 seront abandonnés sans état d'âme en métropole.

L'Amiot 143 n° 64 est envoyé en renfort par le CIB de Cazaux au GB II/34, alors basé à Nangis, le 20 mai. Il porte encore son camouflage et ses marques de temps de paix ; le temps manquera pour repeindre tous les Amiot envoyés en complément. Le n° 64 sera fortement endommagé par la *Flak* lors d'une mission de ravitaillement de la poche de Dunkerque, dans la nuit du 31 mai.

missions stratégiques nocturnes. Sauf lors de la mission en mode panique sur la Meuse à Sedan, le 14 mai, obligeant l'EMGAA à râcler les fonds de tiroir, ces appareils ne seront pas autorisés à voler de jour.
Faute d'avoir reçu un nombre suffisant d'Amiot 351, les GB I/21 et II/21 font mouvement sur La Ferté-Gaucher (77) avec 19 Bloch 210, le 18 mai. Malgré le fait qu'ils ne seront engagés que de nuit, la casse ne sera pas négligeable : 5 appareils abattus par la *Flak* et 7 victimes d'un accident lié à une mission de guerre (34 tués). Ces accidents mettent en lumière le manque d'expérience des pilotes au vol aux instruments, mais aussi des navigateurs à retrouver leur chemin dans les ténèbres.
Le 20 mai, les I/34 et II/34 doivent être renforcés par douze Amiot 143 (quatre provenant du CIB de Cazaux et huit du CIB de Caen).

▲ Deux membres de la Luftwaffe examinent l'épave du MS.406 n° 605 du GC III/2, abandonné à Cambrai-Niergnies le 17 mai. On distingue l'insigne de la 5e escadrille derrière la verrière. (©ECPA-D/France/Photographe inconnu)

▼ Le MS.406 n° 364 de la 6e escadrille du GC III/3, envoyée à Vertain pour renforcer le GC II/6, a dû être abandonné sur place après le passage des bombardiers allemands, le 16 mai. (©ECPA-D/France/Photographe inconnu)

Épinglée au sol

Si le « grand coup » – si cher à la Luftwaffe – n'aura pas tout à fait eu les résultats escomptés le premier jour de l'offensive, les raids exécutés ultérieurement par de petits pelotons de bombardiers et même de chasseurs connaîtront de véritables succès. Qu'on en juge :

- au GC III/2, 6 Morane sont détruits au sol à Cambrai-Niergnies le 10 mai ; après d'âpres combats et de nouvelles pertes au sol, le groupe est replié avec seulement 11 appareils, le 17 mai – il en comptait 34 sept jours plus tôt. Le 29 mai, il gagne Avord pour être entièrement rééquipé en Curtiss H-75A.
- le 16 mai, le GC II/6 est pratiquement anéanti à Vertain-Le Quesnoy par trois pelotons de six Do 17 qui détruisent 14 Morane, ne laissant au groupe que 5 appareils valides. Devant l'impossibilité de combler ses pertes, le II/6 est envoyé à Déols le 20 mai pour y être transformé sur Bloch 152. Également présente sur le terrain de Vertain, la 6e escadrille du GC III/3 voit 4 de ses 5 Morane partir en fumée.
- le 27 mai, neuf Bf 109 de la 7./JG 53 mitraillent Damblain, réduisant en cendres 8 Morane du GC I/2 ; le groupe sera recomplété.

Le tableau ci-dessous établi début juillet 1940 par l'EMGAA est sans doute (très) approximatif, mais nous avons choisi

Pertes matérielles des unités combattantes

10 mai – 25 juin 1940 (document EMGAA)

Mission	Combat	Au sol	Accident	Total
Chasse	249	135	122	506
Bomb./Assaut	104	43	64	211
Renseignement	57	56	44	157
Totaux	410	234	230	874

▶ Le MS.406 n° 78 de la 3e escadrille du GC II/6 détruit à Vertain lors du bombardement du 16 mai. (©ECPA-D/France/ Photographe inconnu)

◢ Les membres du GC I/2 constatent les dégâts après le *strafing* en règle de l'aérodrome de Damblain par des Bf 109, le 27 mai ; on notera que les appareils avaient été correctement dispersés, ce qui a sans doute évité un massacre. L'attaque de terrains ennemis par des avions de chasse était un concept totalement étranger à l'armée de l'Air, ce qui met en lumière le fossé séparant une aviation purement défensive et d'une autre tournée vers la guerre totale. (Photo G. Duvoid, via Ph. Osché)

de raisonner non à l'unité près, mais sur les grandes masses et les tendances. Malgré ses imperfections, il permet de jauger l'immense fossé qui sépare les pertes réelles des pertes officiellement recensées – un différentiel de 865 appareils !

Plus que dans le ciel – 410 avions abattus par la chasse et la *Flak* allemandes ne constituent pas un nombre rédhibitoire –, c'est au sol que l'armée de l'Air a été vaincue : épinglée par les raids sur ses terrains et contrainte à se replier toujours plus vers le Sud en abandonnant nombre d'appareils qui, en d'autres temps, auraient pu être réparés. Elle a donc laissé sur le terrain autant d'avions que l'ennemi a pu lui en descendre !

Un potentiel purement théorique

Certes, l'aviation française représentait encore un potentiel non négligeable au 25 juin 1940. Tout au moins sur un plan purement théorique. Coupée en deux par la Méditerranée, totalement désorganisée, répartie sur des terrains dont la plupart n'étaient pas équipés pour accueillir autant d'avions à la fois, l'armée de l'Air n'était alors plus en mesure de faire face aux exigences de la guerre aérienne moderne. Sur les centaines d'avions repliés en Afrique du Nord, combien étaient réellement encore en état de combattre ?

En outre, réflexe colonialiste, la France n'avait pas estimé souhaitable d'étendre sa technologie au-delà des frontières métropolitaines – la délocalisation n'était pas encore au goût du jour [5]. À l'exception de l'AIA de Casablanca chargé de remonter les avions américains (sauf les Curtiss), toutes les usines se trouvaient en France. De ce fait, les parcs et ateliers situés en Afrique du Nord n'auraient pu compter que sur leur faible stock de pièces détachées, d'armes et de munitions, si d'aventure le gouvernement français s'était décidé en faveur de la poursuite de la guerre – ce qui aurait automatiquement entraîné l'occupation de tout le territoire métropolitain par les Allemands. Nous arrêterons là avant de sombrer dans le « what if ». ■

[5] L'expérience de la guerre de 1914-18 aurait dû faire déménager l'usine Potez située à Méaulte (Somme) vers un horizon moins menacé ; l'ordre d'évacuation a été donné le 17 mai, une semaine après le début de l'offensive allemande !

2 UNE POLITIQUE ?

MAIS QUELLE POLITIQUE ?

Les exploits de quelques pilotes de chasse (Marin La Meslée, Pomier-Layrargues, Le Gloan...), le bombardement de Berlin, le sacrifice des avions d'assaut – autant de pages de gloire dont les Ailes françaises peuvent légitimement tirer une grande fierté – sont l'arbre qui masque la forêt. Ne nous leurrons pas : en mai-juin 1940, l'armée de l'Air a failli à sa tâche.

Jamais, autrement que de manière ponctuelle, elle n'a pu conquérir la supériorité aérienne, seul gage de succès des opérations terrestres ; jamais ses bombardiers n'ont réussi à ralentir, sans parler de stopper, l'avance inexorable des *Panzer*.

Les causes de la défaite sont évidemment multifactorielles et certaines échappent à la responsabilité de l'Air. Toutefois, d'autres sont liées à son organisation, à sa doctrine d'emploi et à son manque d'intérêt dans la technologie moderne, notamment en matière de communication et de détection.

Parmi les causes principales de l'effondrement des armées françaises en 1940, il est souvent mis en avant la faiblesse qualitative et quantitative de l'aviation et son inadéquation aux missions que la guerre de mouvement exigeait. L'armée de l'Air n'avait pas les moyens de sa politique, a-t-on dit. Sa politique ? Mais quelle politique ?

Sans la libérer du joug de l'armée de Terre, la création en 1933 d'un ministère spécifique améliore la situation financière, industrielle et politique de la nouvelle armée de l'Air. Elle lui permet aussi de se doter d'un chef d'état-major, le général Victor Denain, qui va intégrer à ses réflexions sur la doctrine

1

2

d'emploi, les thèses de Douhet sur l'aviation stratégique, l'évolution politique et militaire de l'Allemagne et les percées technologiques. Son premier geste est de signer une complète réorganisation de l'aviation pour la préparer à riposter à des attaques massives déclenchées par surprise. Le choc initial pouvant influer sensiblement sur la conduite des opérations ultérieures, il préconise d'y faire participer, avec une concentration maximale des moyens, toutes les unités qui ne sont pas indispensables à l'appui des forces terrestres.

Le fil à la patte

Cette vision des choses se heurte de plein fouet aux thèses de la Terre. Le général Maxime Weygand ne croit pas plus à une attaque surprise de l'Allemagne qu'à la nécessité de dégager les moyens mis à la disposition des forces terrestres au profit de la bataille aérienne. Sans véritablement désavouer Weygand, le Haut comité militaire tranche en faveur de la thèse de Denain. Devant les graves divergences de vues quant à la manière de coordonner les actions de l'aviation au profit de la Terre, le maréchal Philippe Pétain propose d'unifier le commandement des trois armes. Soutenu par Denain, ce projet soulève l'hostilité de la Marine et les inquiétudes de la Terre ; il est enterré. Cela aurait été la moins mauvaise des solutions adoptées.

La volonté de l'Air d'échapper à l'emprise de la Terre, tout en satisfaisant une partie des revendications de cette dernière, amène le développement d'une doctrine qui conduira l'armée de l'Air dans une véritable impasse. Promoteur du « BCR » (bombardement, combat, reconnaissance), avion capable de tout, mais bon à rien, Denain dépense sans compter les deniers publics dans des programmes sans lendemain, qui pèseront lourd sur la suite des événements. Il engorge l'industrie aéronautique, qui n'a d'industrie que le nom, par des séries trop importantes qui ont pour effet de créer un décalage, qui ne cesse de s'amplifier, entre commandes et livraisons.

1- Symbole de l'inféodation de l'Air à la Terre : le Potez 63.11, un avion de reconnaissance et d'observation, opérant pour les besoins de l'EMGAA et de nombreux échelons inférieurs, allant du Corps d'armée à des Divisions (DCR, DLC, DLM) et même à un Corps colonial ! Replié à Châtillon-sur-Seine (Côte-d'Or), fin mai, le Potez 63.11 n° 392 du GAO 2/508 côtoie le n° 342 du GAO 518. Le regroupement de plusieurs GAO s'impose à cette date en raison des pertes subies au cours du mois écoulé.

2- Issu d'un programme de multiplace de combat datant de 1928, le Potez 54 devient le premier avion « BCR ». Rapidement considéré comme appareil de transition, il rééquipe les unités de renseignement dans ses versions 540 et 542, dont 259 exemplaires sont produits. S'il en reste encore 103 en première ligne en septembre 1939, aucun ne participera à la moindre mission. Ici, le n° 29 appartenant au GMIT (Groupement des moyens d'instruction et de transmission) de Lyon-Bron (identifiable aux lettres « EE » peintes sur la dérive) replié à Rochefort, fin juin 1940 (derrière un LeO 20 de la même unité). (©ECPA-D/France/Photographe inconnu)

3- Le Bloch MB.131 sort vainqueur du deuxième concours « BCR », dont, d'ailleurs, le « C » a été abandonné en cours de programme ; il entre alors dans la catégorie « RB4 ». Un total de 142 machines sont commandées, mais c'est avec un retard considérable que les premières sont livrées en juin 1938 pour la modernisation des groupes de reconnaissance ; un an plus tard, l'avion est obsolète.
Les derniers MB.131 en état de vol sont affectés aux centres d'instruction, tel le n° 43 revêtu des bandes rouges et blanches de remorqueur de cible, utilisé par l'École de perfectionnement de tir et de bombardement de Cazaux en 1940. (SHD/Air)

4- Si le prototype du D.510 devient le premier avion français à franchir le cap des 400 km/h en palier en août 1934, l'avion tête de série n'est livré qu'en octobre 1936, tandis que les derniers exemplaires arrivent en unité en juin 1938, à une époque où l'appareil est totalement dépassé, comme le prouvera la piètre prestation de la délégation française au meeting de Zurich en juillet 1937 face au Messerschmitt Bf 109.
Les derniers survivants de la lignée des D.500, D.501 et D.510 sont affectés aux écoles après la déclaration de guerre. Ici, le D.500 n° 103 de l'EPP 1 d'Étampes, accidenté par le sous-lieutenant de La Salle à la Rochelle-Laleu, le 21 mai. (SHD/Air)

▶ Ce Potez 63.11 (n° 225) illustre l'ambiguïté de l'utilisation de cet appareil. Versé en première main au GR II/52, il est ensuite affecté au GAO 552 quand cette unité de reconnaissance stratégique sera transformée sur Bloch 174. Ce Groupe aérien d'observation travaillait au profit de la 1re Division légère mécanique et effectuait à peu près les mêmes missions qu'auparavant, mais moins en profondeur. Entre les formations « réservées » (stratégiques), dépendant de l'EMGAA, les groupes de reconnaissance opérant pour les Corps d'armée, et les GAO, affiliés à des Divisions, il y avait une sorte de redondance des informations, que personne n'a jamais songé à centraliser. Il est vraisemblable que ces divers échelons ne se parlaient pas entre eux. (Collection J. V. Crow)

◢ Le fameux « Pirate » du général Armand Pinsard, commandant le Groupement de chasse n° 21, abandonné, car trop endommagé, lors du bombardement de son PC, le 7 juin 1940, au cours duquel il a été grièvement blessé. Affecté le 6 novembre 1939 en remplacement du n° 978, cet appareil (n° 1019) était entièrement peint en noir et argent et arborait la cigogne de la SPA 26 (l'ancienne unité de Pinsard de 1914-18) par-dessus la « bande des as » ; on note la verrière peinte en argent et la petite cocarde d'extrados. À son bord, Pinsard effectuera quatre missions de guerre (chasse libre et couverture du terrain) pour un total de 5 heures de vol.

Le tout puissant STAé (Service technique de l'Aéronautique), un état dans l'état, ajoute son grain de sel en exigeant des modifications [1], dont la pertinence ne saute pas aux yeux, qui retardent encore davantage les prises en compte. Les avions sont périmés avant même d'avoir été versés aux unités de première ligne – le cas de la lignée du Nieuport-Delage Ni-D. 62 et celui du Dewoitine D.510 sont à ce titre emblématiques. Affrontant une opposition de plus en plus marquée de la Terre, qui refuse en bloc tout ce qui s'écarte de l'infanterie – reine des batailles –, de l'artillerie et de la ligne Maginot, l'armée de l'Air est priée de mettre sa doctrine en veilleuse. En février 1938, avec le remplacement de Denain par le général Joseph Vuillemin, un homme plus malléable, la subordination de l'Air à la Terre est définitivement entérinée. On en est revenu aux bonnes vieilles conceptions qui ont fait leurs preuves en d'autres temps, mais que l'apparition des divisions blindées, des avions d'appui tactique, de la DCA légère et mobile, et des moyens de communication modernes ont rendues caduques.

La cinquième roue du carrosse

De nombreux faits mettent en relief les curieuses relations, circonstancielles sinon contre nature, qu'entretiennent les deux armes. Chacune vit dans sa tour d'ivoire, arc-boutée à des conceptions que la brillante démonstration de la *Legion Condor* et des armées allemandes en Pologne n'a su ébranler. Tout le monde a tiré des enseignements de ces deux campagnes, premières manifestations visibles de ce qui ne s'appelle

pas encore la *Blitzkrieg*, mais personne ne semble avoir vraiment maîtrisé les enjeux pour le futur.

En mai 1940, plus de 40 % du matériel aérien sont destinés à la reconnaissance et à l'observation. Quand on sait le peu de crédit que la Terre accordera en général aux renseignements fournis par les aviateurs, quand on sait que certains GAO seront laissés sur la touche des jours entiers (le GAO 516, rattaché au 16e CA, n'effectuera en tout et pour tout qu'une seule mission de guerre, le 18 mai), on est en droit de se demander si cette « cinquième arme [2] » n'était pas plutôt la cinquième roue du carrosse.

Doit-on mettre sur le compte d'un manque de confiance en l'aviation le fait que Weygand « oublie » de requérir sa coopération lorsqu'il engage ses trois divisions cuirassées hâtivement mises sur pied ? Ou bien cela ne lui est-il même pas venu à l'esprit ? Le colonel Charles De Gaulle lui-même, que l'on ne peut guère taxer de conservatisme, après avoir démontré l'efficacité des blindés lors des manœuvres de Lunéville, ne s'est jamais inquiété d'associer l'aviation à l'action de ses chars.

La mainmise de la Terre sur l'aviation est telle que cette dernière a adapté son organisation à celle des troupes terrestres en affectant ses unités et leurs groupements aux différentes armées terrestres, à l'exception des « forces aériennes réservées » (chasse, bombardement et reconnaissance « stratégique »). En mai 1940, il n'existe pas un Corps d'armée (et même un certain nombre de Divisions) qui ne possède pas son unité de reconnaissance en propre.

Une grosse tête et des petits poings

À la structure du temps de paix n'est pas substituée une structure de temps de guerre ; elle lui est superposée. Tandis que Vuillemin garde sous sa coupe les forces aériennes réservées, il nomme en février 1940 un commandant en chef des forces aériennes de coopération du front Nord-est, le général Marcel Têtu, chargé de répondre aux demandes d'intervention des forces terrestres du secteur. En fonction des besoins, certaines unités réservées pourront être mises temporairement à la disposition de ce dernier. Parallèlement, Vuillemin crée les Zones d'Opérations Aériennes (ZOA [3]), calquées sur l'articulation des armées terrestres.

Ces dispositions engendrent une complexité invraisemblable dans la chaîne des commandements. Si certains commandements s'avèrent complémentaires, la plupart fonctionnent en doublon et ne rament pas forcément dans le même sens. En outre, Vuillemin et Têtu ont des divergences de vues sur l'emploi de l'aviation dans la bataille terrestre, ce qui ne facilite pas la tâche des échelons inférieurs, eux-mêmes en perpétuelle lutte d'influence les uns contre les autres.

Avec la création des ZOA, les états-majors se mettent à enfler démesurément (chaque ZOA compte de 60 à 70 à officiers, dont un bon tiers d'officiers supérieurs), à tel point qu'un responsable déclarera que « l'armée de l'Air avait une grosse tête, un petit corps et des poings minuscules ». Bien entendu, et selon le bon vieux principe que charité bien ordonnée commence par soi-même, ces états-majors s'attribuent un certain nombre d'avions, y compris des avions de chasse flambant neufs (9 au GQG et dans les ZOA et 11 autres dans les Groupements, en date du 10 mai), qui servent surtout à promener les généraux [4], alors que certains groupes pleurent après le moindre renfort.

Dans cet entrelacs administratif parfois inextricable, les groupes se débattent avec plus ou moins de bonheur. C'est ainsi que le GC I/5 connaît sept subordinations successives entre le 10 mai et le 16 juin, que le GC I/3 en connaît deux simultanées entre le 5 et le 9 juin, l'obligeant à diviser ses effectifs pour exécuter deux types différents de mission, et que plusieurs sorties doivent être retardées en attendant le règlement du conflit ouvert qui oppose le Groupement n° 21 au Groupement n° 23. À l'inverse, d'autres unités sont purement et simplement « oubliées », comme le GC I/1 laissé au repos les 30 et 31 mai, personne ne sachant plus de qui il dépend...

[1] Les chasseurs devaient recevoir une échancrure au bord de fuite pour que le pilote puisse voir à la verticale ; de même, les pare-brise étaient réduits au minimum sous prétexte que l'on ne voyait rien au travers d'une vitre !

[2] Terme utilisé pendant la Grande Guerre pour situer l'importance de l'aviation : après l'infanterie (reine des batailles), la cavalerie, l'artillerie et le Génie.

[3] Pour la campagne de mai-juin, les deux principales sont les ZOAN (Nord) et ZOAE (Est).

[4] Certains s'attribueront des missions de guerre : patrouille *a priori* au-dessus du terrain, 30 minutes de vol et atterrissage !

Ce sous-officier de la Luftwaffe contemple la dérive du MS.406 n° 931 appartenant au lieutenant-colonel Augier de Moussac, commandant le Groupement de chasse n° 25, créé à partir de l'ex-2e Escadre de chasse dissoute en septembre 1939. Son avion, tombé aux mains des Allemands près de son PC à Cambrai-Niergnies (Nord), porte un insigne du GC I/2 (SPA 3), un du GC II/2 (SPA 57) et les deux du GC III/2 (SPA 83 et 100). (©ECPA-D/France/Photographe inconnu)

Une doctrine de sacrifice

Nous ne nous étendrons pas sur la mentalité du Haut état-major français, dans l'esprit duquel rien n'est vraiment urgent et qui, en situation défensive, raisonne toujours comme en 1914 : tenir, colmater et contre-attaquer. Le temps ne compte pas. Couvrir un front courant de Dunkerque à Menton avec quelque 650 chasseurs monomoteurs relève déjà de la gageure. Préparé à une guerre défensive, l'état-major n'a évidemment pas d'autre choix dans la mesure où il ignore où l'ennemi a décidé de faire porter son effort principal [5]. Toutefois, rien ne lui interdit de s'organiser de manière à être en mesure d'engager massivement ses forces aériennes au gré du développement des opérations terrestres.

Pratique et séduisante en théorie, l'organisation de l'armée de l'Air n'a de sens que si l'aviation est tournée vers l'offensive. Or, dans une stratégie défensive, elle la prive de toute marge de manœuvre et de toute possibilité de concentration de ses forces. Le cloisonnement des unités – et, en particulier, celles de renseignement – rend impossible toute centralisation des informations.

L'erreur est telle que la situation prend rapidement une tournure dramatique pour l'aviation de combat. Il s'avère impossible de coordonner son action et les maigres moyens dont elle dispose, en particulier en matière de bombardement, sont engagés d'une manière diluée et discontinue. Ce ne sera jamais le cas de la Luftwaffe.

Le général Vuillemin a écrit que l'aviation a été engagée « non dans les conditions prévues pour son emploi normal, mais bien dans des missions de sacrifice ». En raison de son organisation, même son emploi normal consistait en des missions de sacrifice… En liant son destin à celui de la Terre, l'aviation avait consacré sa défaite intellectuelle face à une conception de la guerre qui ne lui laissait aucune marge de manœuvre. La défaite sur le terrain n'en a été finalement qu'une conséquence directe – et sa responsabilité dans l'affaire ne peut être écartée.

Attardons-nous maintenant quelques instants sur le gap technologique qui sépare l'armée de l'Air de la Luftwaffe. ■

[5] Contrairement à une croyance populaire, l'état-major avait parfaitement envisagé l'hypothèse de la percée des Ardennes. Simplement, il la pensait impossible avec d'importantes forces mécaniques en peu de temps. C'est la raison pour laquelle, lorsque les aviateurs rapportèrent, dès le 12 mai, la présence de blindés sur la rive gauche de la Semoy près de Bouillon, les responsables locaux estimèrent qu'il ne pouvait s'agir que de reconnaissances en profondeur.

◤ Le D.520 n° 74 avec lequel le lieutenant Charles Cabaret, moniteur à Salon-de-Provence, rejoint le GC I/3 à Meaux-Esbly, le 3 juin. (C. Cabaret)

◣ Le Douglas DB-7 n° 42 posé dans la nature à Auneuil, au sud-ouest de Beauvais, par le capitaine Couilleau du GB I/19 après une rencontre avec des Bf 109, le 31 mai 1940. L'avion sera récupéré par les troupes allemandes, mais l'équipage échappera à la capture. (BPK, Dist. RMN, Lauterwasser)

3 PETITES CAUSES GRANDS EFFETS

Si les principales raisons de l'infériorité de l'aviation française ont été bien documentées, une foultitude de « détails » sont venus perturber un peu plus son action. Or, ceux-ci sont souvent passés inaperçus ou n'ont pas été traités avec l'attention qu'ils méritent. On verra, pourtant, que leur accumulation a pesé beaucoup plus lourdement que l'on ne le pense sur l'évolution de la situation.

La religion du secret

Un déficit de communication

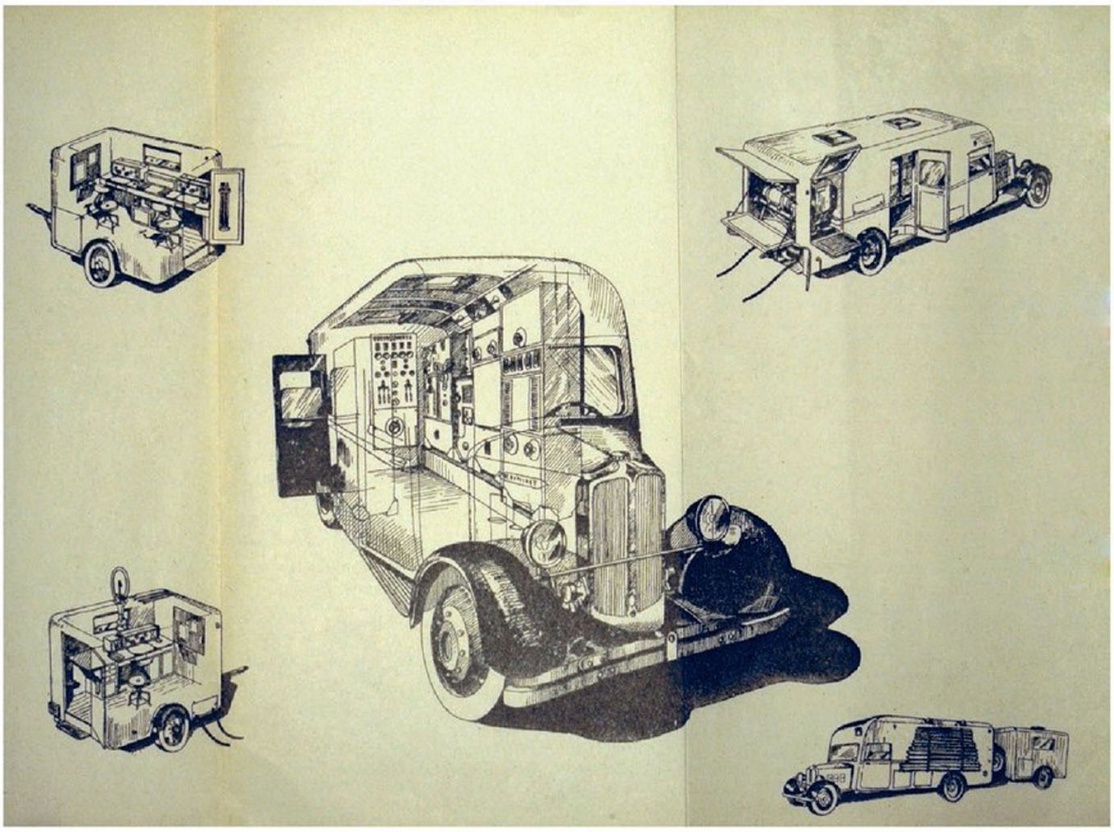
S'il est un domaine où l'on peut mesurer le fossé qui sépare les conceptions françaises et allemandes de la guerre moderne, c'est bien celui des communications. Il est étonnant de constater que pour une arme asservie à la Terre, l'aviation française ne s'est jamais passionnée pour le développement de liaisons radioélectriques directes avec les forces au profit desquelles elle est censée opérer (la réciproque est aussi vraie). Pire, elle ne s'est guère plus préoccupée de ses propres liaisons. L'usage des radios de bord est complexe (pas de recalage automatique en vol), aléatoire et réglementé d'une manière complètement dépourvue de bon sens. Les avions sont équipés de deux antennes, une émettrice et un réceptrice, fonctionnant chacune sur une fréquence différente. Le maniement de la radio demande une grande attention de la part du pilote et, en combat, celui-ci préfèrera s'en passer que de risquer d'être déconcentré dans un environnement hostile.

Un chef de patrouille, qui a aperçu quelque chose, doit transmettre l'information sur une fréquence à la voiture-radio. Le contrôleur au sol (un officier supérieur), qui n'a qu'une vague idée de la manœuvre en train de se dérouler et en général aucune de celle qu'il faut appliquer, donne ses ordres au chef de patrouille sur une autre fréquence. Hors de portée de la voiture-radio, ce dernier ne peut communiquer avec personne – pas même ses équipiers – et surtout pas avec les bombardiers ou les avions de reconnaissance, parce que leurs fréquences sont différentes et généralement inconnues des uns et des autres. Ainsi, le chef de patrouille doit avoir recours au battement d'ailes, comme en 1914, pour signaler un changement de direction ou la présence d'avions ennemis.

Les demandes d'intervention faites par les troupes françaises doivent franchir les arcanes de la sacro-sainte voie hiérarchique, entraînant d'inadmissibles retards dans la transmission des ordres jusqu'aux intéressés. Ceux-ci, obligatoirement chiffrés, circulent par estafettes [1] d'un PC à un autre, en remontant la longue chaîne de commandement de la Terre jusqu'à l'instance supérieure, seule habilitée à traiter directement avec les services du général Têtu ;

[1] Soulignons au passage le rôle primordial de la Gendarmerie dans la transmission des messages.

▼ Le Wibault 283 T12 n° 12 (F-AMYE – ex-Air France) replié à Toulouse-Francazal, fin juin 1940. Les Wibault avaient été répartis entre quatre SAT (Sections aériennes de transport), mais leur rôle se limitait à transférer du personnel d'une base à une autre, faute de pouvoir transporter du matériel lourd.



◀ Une station radio de l'armée de l'Air de type SIF 10 sur base d'un camion Citroën. Au centre, les émetteurs, en haut à gauche, la remorque des récepteurs et, en bas à gauche, la remorque gonio. Les stations SFR utilisaient des camions Renault. (Collection A. Salles)

◣ Si beaucoup d'observateurs ont mis en avant le tandem *Stuka – Panzer* dans cette *Blitzkrieg* qui n'en a pas encore le nom, ils ont oublié un autre élément : l'avion d'observation. Celui-ci, privilégiant la rapidité à la sécurité, transmettait ses renseignements en clair directement au commandement terrestre concerné sans passer par une pesante hiérarchie ; les interventions pouvaient être déclenchées en moins de deux heures ! Plus qu'une évolution, ce trio infernal a institué une véritable révolution dans la conduite des opérations sur le terrain. Ici, un Henschel Hs 126 de la 3.(H)/12 sur un terrain avancé du côté de Charleville (Ardennes), peut-être Tournes. (©ECPA-D/France/ Photographe inconnu)

puis, toujours dûment chiffrés, les ordres redescendent la chaîne du côté de l'Air, franchissant un à un les échelons de la Zone aérienne d'opérations, de la Division aérienne, de l'état-major du Groupement, jusqu'à arriver aux commandants de groupe, qui peuvent – enfin – planifier leur mission.

De ce fait, les demandes d'intervention des unités terrestres faites après 17h00 ne peuvent pas être réalisées avant… 14h00 le lendemain ! Les aviateurs, mobilisés sur leur terrain depuis l'aube, patientent l'arme au pied que les ordres leur parviennent. À l'allure où roulent les *Panzer* en mai 1940, nos bombardiers ratissent les cailloux, 50 km sur les arrières des avant-gardes, alimentant ainsi le fameux mythe de l'absence de l'aviation française. « Où sont nos avions ? », demandent les fantassins : ils sont pourtant là, mais pas où il faut ! Pour court-circuiter un système trop pesant, le réseau téléphonique est abondamment utilisé, car jugé plus sûr que la radio (!), entraînant une rapide saturation des lignes. Par ailleurs, les communications entre deux localités situées dans deux départements différents – même distantes de 5 km – doivent transiter par le standard du chef-lieu de

chaque département [2] ; comme en plus le réseau est aérien, il est particulièrement vulnérable à l'action de l'ennemi et à celle de la fameuse cinquième colonne.
Les Allemands ne s'embarrassent pas de principes pour établir des liaisons directes et en clair entre les Henschel 126, les chars et les Ju 87. Dans cette guerre de mouvement, où la rapidité prévaut sur la sécurité, ils n'ont jamais recours au chiffrement, liturgie incontournable pour les intégristes de la religion du secret que sont les Français. Il faut à peine une heure aux *Stukas* pour intervenir sur demande d'un Henschel 126 ou d'un véhicule de reconnaissance – jusqu'à vingt pour les bombardiers français !
Sans nier son existence, l'efficacité de la cinquième colonne a été grandement exagérée dans le contexte de paranoïa collective qui a régné en France après le 10 mai. Plus sûrement, les Allemands ont suivi en temps réel les mouvements des unités françaises au moyen de leurs puissantes stations d'écoute et de leurs radars, notamment les stations Freya implantées en forêt Noire, à Landstuhl (au nord-est de Sarrebrück), à Clèves, à Heinsberg (ces deux dernières couvrant la majeure partie de la Hollande et de la Belgique) et à Trèves (cette dernière couvrant les Ardennes). Ceci explique en grande partie la réussite de la Luftwaffe au cours des premières phases de la campagne. Par la suite, lorsque les combats se déplaceront vers l'ouest et vers le sud, les radars, dont la portée moyenne est de l'ordre de 130 km, n'auront plus aucune utilité. Mais les jeux étaient déjà faits.

▲ Un poste mobile de détection acoustique manié par deux servants qui perçoivent les sons en stéreo, leur permettant de mieux repérer leur provenance. Même si ce système est plus avancé que la plupart, qui datent de 1917, sa portée est insuffisante pour donner une alerte efficace aux unités de chasse. En outre, les relais multipliés à loisir retardent l'acheminement des informations aux premiers concernés.

Détection et alerte

Comme dans beaucoup de pays, l'alerte aux raids aériens repose sur les Compagnies de guet aérien qui disposent de trois outils : des carnets de silhouettes (relativement à jour), des jumelles et des détecteurs acoustiques, espèces de gros cornets au nombre variable donnant une signature acoustique en stéréo à une distance de 10 à 20 km selon les modèles. Les informations sont transmises par téléphone de campagne à un poste intermédiaire, qui les relaie à un centre de renseignement de la DAT (Défense aérienne du territoire), chargé d'alerter l'unité de chasse la mieux placée. Cependant, ces détecteurs sont pour la plupart des modèles anciens (1917), qui ne parviennent pas à définir la vitesse des intrus au-delà de 320 km. Dans le pire des cas, il ne s'écoule que trois minutes entre une détection et l'arrivée du raid ennemi au-dessus des lignes françaises !
Le réseau de guet de la ZOAN est rapidement désorganisé par la rapide avance des troupes allemandes. De ce fait, ce sont souvent les premières bombes qui avertissent les pilotes de l'apparition des avions allemands. Même si un groupe, le GC I/2, dispose d'une « arme secrète » en la personne du lieutenant Josef Brzezinski, qui possède un ouïe bien plus fine que les appareils de détection, ainsi que le rapporte le capitaine Robert Williame [3] :
« Je trouvais Brzezinski au milieu de ses officiers et sous-officiers. [...] J'avais à peine fini de lui transmettre les ordres concernant sa "troïka" que j'assistait à la "mimique Brzezinski". L'index droit en l'air : *Ui, ui... ou, ouou, ouou !* Puis il tapa avec la main gauche à la saignée de son bras droit d'un geste qui, dans tous les pays du monde, signifie qu'il faut décamper. »
Les formations de chasse sont donc contraintes d'organiser elles-mêmes leur système d'alerte : ce sont d'abord les « alertes renforcées », avec trois pilotes sanglés à bord de leur appareil moteur chaud, puis les patrouilles *a priori*, consistant à faire tourner en rond deux ou trois appareils au-dessus du terrain pour mieux anticiper – ce que l'US Navy théorisera avec les CAP (*Combat Air Patrols*) au-dessus de ses porte-avions.

Contrairement à ce que l'on croit, la détection électromagnétique (le radar, si vous préférez) n'est pas inconnue des Français. La Marine a consenti de gros efforts pour en équiper ses principales bases et même certains bâtiments (comme le *Richelieu*, par exemple). Les Britanniques livrent aux Français deux stations mobiles de type GM qui sont mises en œuvre par la Compagnie de guet aérien I/108 de Reims (capitaine Desmaroux).
Parallèlement, l'armée de l'Air implante un modèle français à barrages verticaux, composé d'un émetteur situé au sud d'Épernay (Morains-le-Petit) et d'un récepteur au sud de Laon (Mauregny-en-Haye). Elle bénéficie également des informations provenant du système LMT de la Marine, installé avec de nombreux relais entre Dunkerque et Grasse. Malheureusement, les Français se sont fourvoyés avec les barrrages verticaux ; ils fonctionnent à la manière des antivols dans les supermarchés : ils sont incapables de déterminer si un avion entre ou sort et encore moins son altitude ; l'IFF restant à inventer, aucune identification n'est possible et le système est vite saturé lorsque se présentent de larges formations.
Les informations recueillies sont transmises au centre de filtrage d'Arras, maquette de la grande salle (copiée sur le modèle anglais avec table horizontale) en cours de réalisation à Chantilly, au profit du Groupement n° 21, chargé de la défense de la région parisienne. Les expériences menées avec ce groupement entre le 1er et le 10 mai sont loin d'être satisfaisantes. Si les raids sont correctement suivis, le volume des formations en vol dès l'offensive allemande et l'impossibilité de distinguer amis et ennemis entraînent la confusion la plus totale. À tel point que, le 11 mai, le général Pinsard, commandant le Groupement n° 21, décide de se passer des services du centre de filtrage et va même jusqu'à déclarer à son responsable : « Si vous ne pouvez pas vous rendre utiles, tâchez au moins de ne pas être nuisibles ».
Il y a au moins un pilote qui ne peut pas faire une telle réflexion, c'est Pierre Le Gloan. On ignore souvent que c'est grâce aux radars des bâtiments de la Marine qui ont guidé ses interceptions qu'il a pu revendiquer cinq avions italiens en une seule sortie, le 15 juin 1940.
Une autre expérience portant sur la radiotéléphonie est mise en œuvre à partir du 31 mars entre les postes de guet et les forces aériennes dépendant de la IIIe Armée. Satisfaisante dans l'ensemble, elle donne lieu à l'édition d'instructions générales en date du 14 juin. Trop tard, bien trop tard. Même remarque pour l'implantation du premier véritable centre d'écoute des fréquences radio de la Luftwaffe à Châtillon-sur-Seine, début juin.

[2] Cette procédure nécessite une confiance absolue en la « demoiselle des Postes » qui peut écouter toutes les conversations !

[3] *L'Escadrille des Cigognes* – Cne Williame – Arthaud, Paris, 1945.

Suite p.24

Une triste affaire

L'opération « Tapir » du 3 juin

Le 22 mai, les services de renseignement britanniques préviennent leurs homologues français que les Allemands s'apprêtent à lancer des raids massifs sur les aérodromes et les usines d'armement de Paris et de la région parisienne, sous quarante-huit heures. Il s'agit tout autant pour la Luftwaffe de diminuer la capacité de résistance de la chasse française que de terroriser la population civile de cette zone vitale. Baptisée « Paula », cette opération est d'abord planifiée pour le 23 mai, puis pour le 30 en raison du mauvais temps. Finalement, elle est reportée au 3 juin et constitue alors le prélude au franchissement de la Somme par la Wehrmacht prévu pour le 5 juin (« Fall Rot »), dernière étape avant la soumission totale de la France.

La contre-offensive, baptisée opération « Tapir » du nom de code du Groupement de chasse n° 21 du général de brigade Armand Pinsard, principal responsable de la défense aérienne de la région parisienne, est directement pilotée par l'EMGAA. À ce groupement (ZOAN) sont adjointes une partie du Groupement n° 23 (ZOAN – général de division Jean Romatet) et une partie du Groupement n° 22 (ZOAE – colonel Bernard Dumèmes), sans pour autant que ces deux dernières formations ne soient déchargées de leurs obligations vis-à-vis des Armées terrestres auxquelles elles sont rattachées – ce qui est pour le moins étonnant, la situation au sol étant figée et l'activité aérienne quasi nulle. L'EMGAA a prévu de faire relayer les messages d'alerte provenant des réseaux de guet par le centre radio de la Tour Eiffel. L'idée n'est pas mauvaise en soi, mais les Allemands ne sont pas nés de la dernière pluie ; ils ont parfaitement envisagé cette hypothèse et braqué leurs puissants émetteurs de brouillage sur la capitale. Bilan : les émissions seront rapidement inintelligibles et – malgré un prévis inespéré de deux jours dans la préparation de « Tapir » – les groupes de chasse ne seront avertis de l'arrivée des raids que lorsque tomberont les premières bombes sur leurs terrains !

Les pilotes des patrouilles d'alerte arrivent au terrain vers 03h30 et, à 04h15, ils sont prêts à décoller. Tandis que certains restent harnachés à bord de leur appareil, moteur chaud, d'autres effectuent des tours de terrain en couverture préventive. Mais rien ne vient ! La matinée s'écoule ainsi lentement au point que beaucoup se demandent si les services de renseignement n'ont pas été abusés.

Ce n'est que vers midi que l'immense armada de la Luftwaffe s'élance depuis ses terrains : environ 640 bombardiers venus d'Allemagne et 460 chasseurs monomoteurs et bimoteurs essentiellement basés en France.

Le premier message d'alerte arrive à 12h45 et le Groupement n° 21 donne l'ordre de décollage à 13h12. Il est déjà trop tard ! Aussitôt, plusieurs patrouilles du GC I/1 s'élancent, mais la dernière est coiffée par les Bf 109 de la 6./JG 3 ; ses trois membres sont rapidement abattus (capitaine Bernard Maréchal et sous-lieutenant Pierre Trébod tués ; lieutenant Le Gentil, parachuté gravement brûlé).

Groupement de chasse n° 21

Ordre de bataille / 2 juin 1940 – 20h00

Unités	Bases	Avions disponibles	Pilotes disponibles
GC I/1	Chantilly-Les Aigles	16 MB.152	19
GC II/1	Brétigny-sur-Orge	20 MB.152	22
GC I/6	Lognes-Émerainville	14 MS.406	18
GC II/10	Bernay	15 MB.152	15
GC III/10	Deauville	16 MB.152	11
GC I/145	Dreux	27 C.714	32
ECN/ECMJ	Divers	17 Pz 631	18

Dans la matinée, le Groupement n° 23 a envoyé à Chantilly une patrouille triple du GC II/9 pour renforcer le I/1. Amputée d'un élément qui n'a pas pu décoller, celle-ci grimpe à plein régime à la rencontre des intrus – quelque 200 bombardiers étagés entre 4 000 et 5 000 m. Malheureusement, tandis que les huit Bloch rament pour rejoindre l'ennemi, les Messerschmitt du I.(J)/LG 2, bien en place entre 5 000 et 6 000 m, fondent sur les arrivants. Cinq avions français sont impitoyablement descendus, faisant quatre tués (lieutenant Jean Daval, sergents Marcel Bailly, Jean Mairesse-Lebrun et Jean Sibiril) et un brûlé grave (capitaine Canel). Seuls trois appareils regagneront Connantre dans la soirée.

Le GC II/1 est informé de l'arrivée des bombardiers allemands par l'explosion des premières bombes en lisière du terrain ! Montant à l'assaut de manière individuelle, les pilotes français s'exposent aux Messerschmitt et perdent deux avions (un blessé grave).

À Lognes, c'est la panique générale. Les avions du GC I/6 décollent en ordre dispersé sous une avalanche de bombes ; les circonstances ne permettent pas aux pilotes de se regrouper avant d'attaquer l'ennemi. Cela fait l'affaire du *Hauptmann* Werner Mölders, *Kommandeur* III./JG 53, qui règle successivement leur compte aux sergents Stanislav Popelka (†) et Paul Jost (grièvement blessé) ; le sergent-chef Jacques de Lestapis réussit à poser son appareil dans la nature, mais il décèdera des suites de ses blessures.

Les Potez 631 ne seront utilisés que dans quelques rares sorties pour « monitorer » les formations ennemies et guider les chasseurs vers leurs cibles [a] ; un appareil de l'ECN 1/13 est descendu par la chasse allemande (deux tués). Trop excentrés, les GC II/10 et III/10 resteront l'arme au pied – n'étant même pas informés du bombardement du Havre ! Enfin, le GC I/145 patrouillera les environs de Dreux, permettant au commandant Lionel de Marmier de revendiquer une victoire sûre et une probable.

◣ Deux Bloch 152 de la 3e escadrille du GC II/1 en patrouille début juin1940. Au premier plan, le n° 279 et au second plan, le n° 322. (Photo Ridray)

[a] Avec d'autant moins de réussite que les radios des uns et des autres opèrent sur des fréquences différentes.

Les autres groupements

Les unités des autres groupements prennent contact avec les expéditions ennemies à leur retour de la région parisienne. Moins sous pression, puisque leurs terrains ne sont pas directement menacés, elles peuvent engager le combat, sinon sur un pied d'égalité tant les rapports de force restent disproportionnés, tout au moins avec une meilleure chance de survie. Il n'en reste pas moins que trois D.520 du GC I/3 sont descendus (deux tués), ainsi que deux Curtiss du GC I/5 (un tué, un blessé grave) ; un pilote du GC III/7 doit être hospitalisé et le GC I/8 déplore un mort.

Un véritable fiasco

Alors que, Dunkerque oblige, le front est relativement calme depuis le 28 mai, il semble assez inexplicable que l'EMGAA ait confié au seul Groupement n° 21 et à ses 125 chasseurs disponibles, quand bien même renforcés par quelques éléments des Groupements n° 22 et 23, le soin de faire face à une véritable armada – la proportion étant de 1 contre 10 ! En raison de l'ampleur de la tâche, il aurait été logique de transférer toutes les unités de chasse sur des terrains de la région parisienne, en particulier celles excentrées en Basse-Seine, en région lyonnaise, dans le Grand Est et dans le Sud (voire de retarder de vingt-quatre heures le départ de 14 pilotes du GC III/3 pour Toulouse, où ils doivent prendre en compte des Dewoitine 520).

▼ Le Bloch 152 n° 604 du sous-lieutenant Joseph Bardet du GC II/9 sérieusement « poivré » par les Messerschmitt, le 3 juin ; blessé au cou, le pilote parvient néanmoins à se poser à Mareuil-sur-Aÿ (51), mais, faute de moyens pour le récupérer ou le réparer sur place, l'appareil sera sabordé. (SHD/Air)

Certes, la logistique ne constitue pas le point fort de l'armée de l'Air à cette époque et ce genre de transfert, même temporaire, aurait sans doute posé de gros problèmes, mais est-ce vraiment cette considération qui a empêché l'EMGAA de procéder au regroupement de ses forces ?

En outre, les éléments des Groupements n° 22 et 23 sont chargés d'intercepter les expéditions *au retour*, c'est-à-dire une fois leur « forfait » accompli et les bombardiers allégés au maximum (bombes larguées, deux tiers du carburant consommés), ce qui complique d'autant plus leur tâche qu'ils attaquent sans avoir la supériorité d'altitude.

Une opération de cette envergure aurait dû être confiée à un PC spécial, du genre *Jagdführer*, comme le développeront sous peu les Allemands, afin de coordonner l'action des différents intervenants, d'autant que les relations entre le Groupement n° 21 et le n° 23 ne sont pas au beau fixe depuis une prise de bec mémorable entre les deux responsables le 17 mai, chacun défendant son pré carré et ses prérogatives sans trop se soucier de l'intérêt général.

Pinsard, qui accumulera les fautes tactiques à la tête de son groupement [b], commet la grave erreur de demander à ses unités une couverture sur zone, ce qui est incompatible avec les ordres de l'EMGAA exigeant une concentration des moyens pour détruire au moins l'une des expéditions ennemies. Mais l'état-major lui-même semble atteint de schizophrénie, puisqu'il refuse de décharger le Groupement n° 23 de sa mission principale, consistant à couvrir les forces terrestres des VIe, VIIe et IXe Armées (alors que le front est calme), et qu'il demande au Groupement n° 22 de protéger *à la fois* Paris, Lyon et Le Creusot ; lorsque le colonel Dumèmes demandera l'autorisation de ramener vers le nord ses groupes les plus au sud, afin d'établir un barrage sur la route des formations allemandes, il se verra opposer une fin de non-recevoir : bilan, seuls deux groupes sur les cinq prendront contact avec l'ennemi.

L'idée d'utiliser le puissant relais de la Tour Eiffel était séduisante, mais l'EMGAA ne s'attendait pas à que les Allemands aient anticipé cette demarche ; comme il était inimaginable que ces émissions puissent être brouillées – sans doute parce que nous n'étions pas capables d'en faire autant –, aucune solution alternative n'a été envisagée. Un groupe devra passer par la radio d'une unité de la RAF stationnée de l'autre côté du terrain pour recevoir ses ordres de mission.

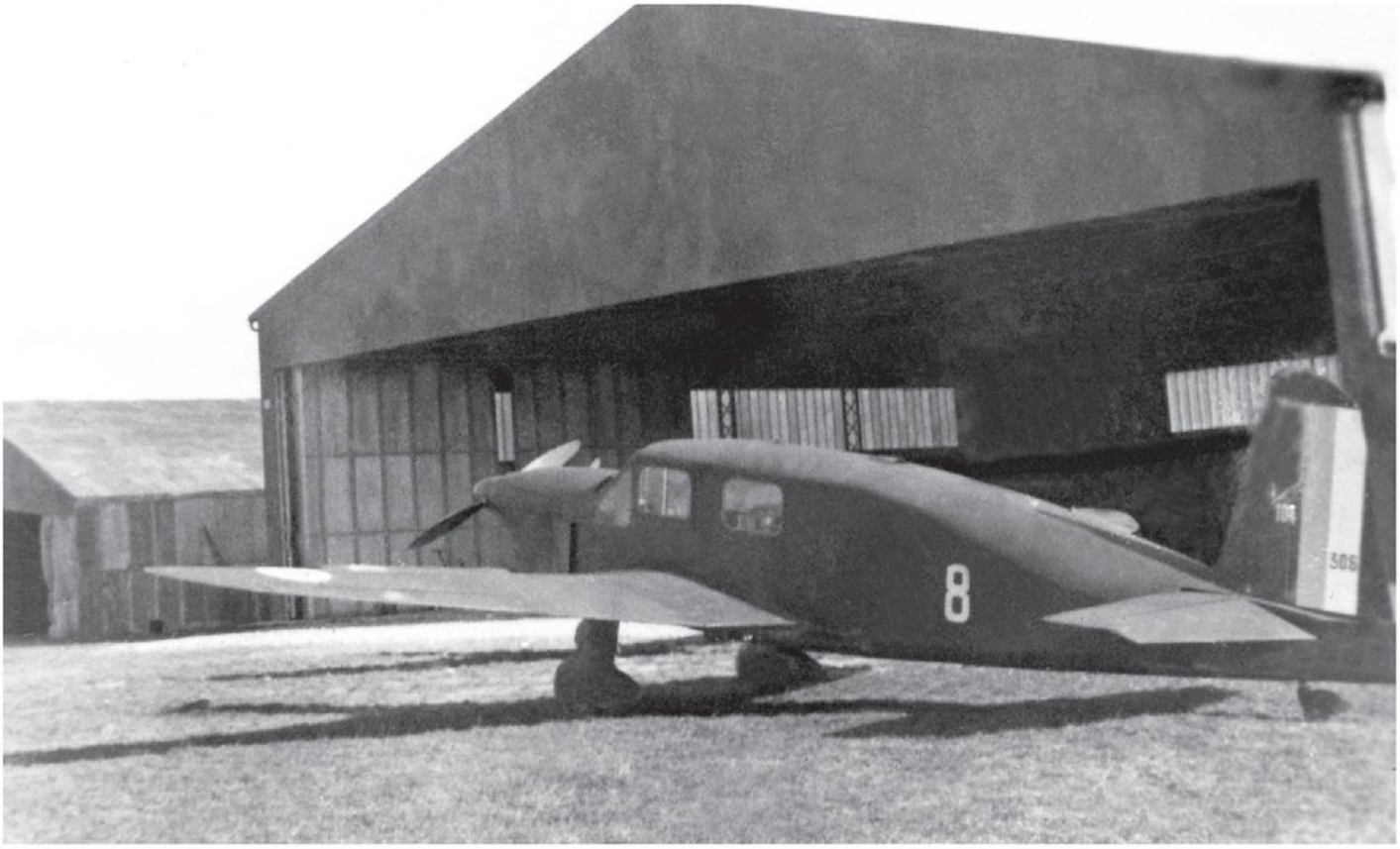
Ce qui, compte tenu de la connaissance préalable des plans allemands, aurait dû constituer une journée triomphale pour la chasse française s'est transformé en un véritable fiasco. Le bilan est sans appel : 14 morts et 6 blessés graves – sans même évoquer le fait que les bombardiers allemands ont pu tranquillement déposer leur « crottes » sur les aérodromes et les usines de la région parisienne ! Les 17 victoires revendiquées dans le cadre de l'opération « Tapir » sont une bien maigre consolation (6 seulement seront homologuées) – 1,5 % des forces engagées par la Luftwaffe... ■

[b] Deux exemples pour fixer les idées : les avions tenus à la disposition du commandement pour une mission déterminée reçoivent l'ordre de rester au sol même en cas de bombardement de leur terrain ; le 3 juin, le commandant Soviche du GC I/1 se voit refuser l'autorisation de faire décoller des patrouilles *a priori* pour leur assurer la supériorité de l'altitude avant l'arrivée des bombardiers ennemis !

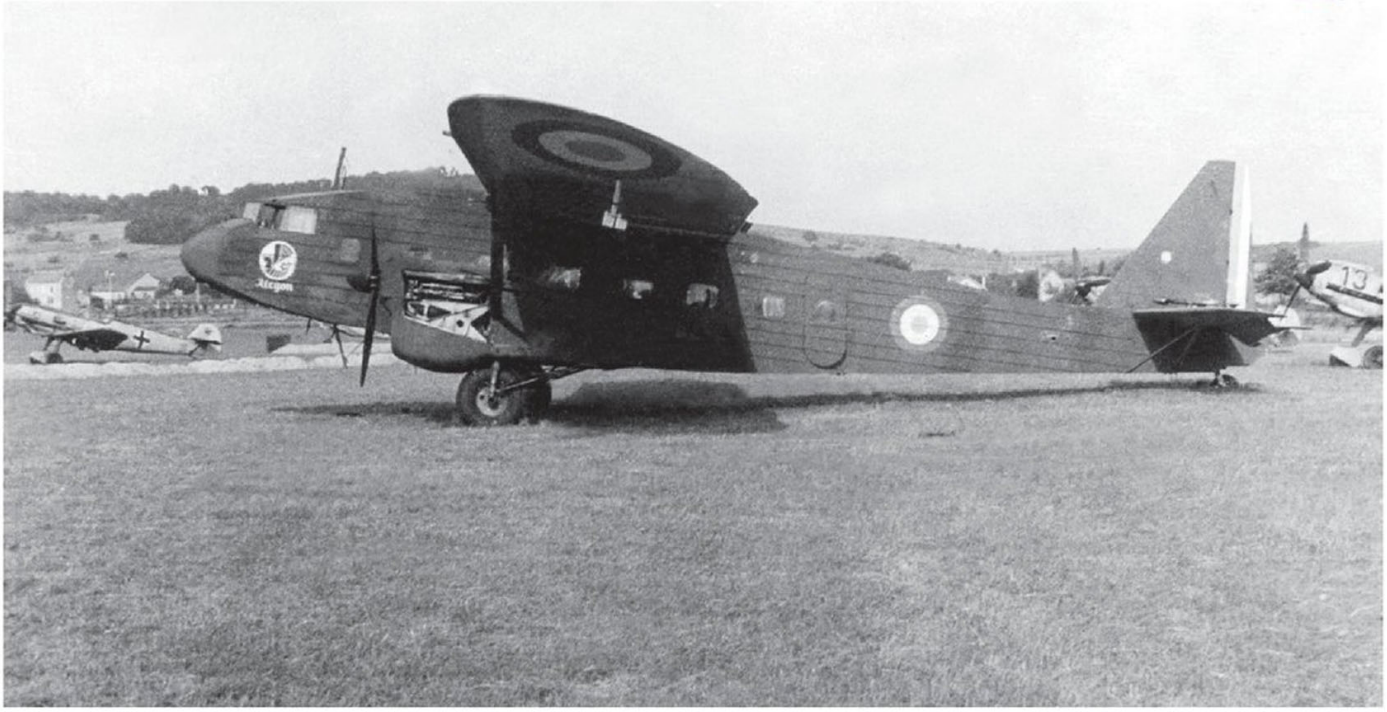
Une logistique inexistante

En mai 1940, l'armée de l'Air dispose d'un grand nombre de sections « de transport », bien qu'il s'agisse en général de SAL (Section aérienne de liaison) et de SAE (estafette), utilisant un matériel hétéroclite allant du Caudron C.440 Goéland au Mauboussin 129, mais avec néanmoins une prédilection pour le Caudron C.635 Simoun ; elles sont préposées au transport de courrier (par définition urgent) et de personnalités civiles et militaires (par définition fragiles).

Cependant, il n'existe ni avion de transport militaire ni unité spécialisée comme en connaît la Luftwaffe avec ses Junkers Ju 52/3m et ses *Kampfgeschwader zur besonderen Verwendung*. Il existe bien deux groupes sur Potez 650, mais ceux-ci sont affectés



▼ Le Caudron C.635 n° 306 affecté à la SAE 1/104, comme l'indique l'inscription sur la dérive. Celle-ci dépendant de l'EMGAA, il devait stationner non loin du PC du général Vuillemin installé à Saint-Jean-les-Deux-Jumeaux, à l'est de Meaux (Seine-et-Marne).



▲ Le Potez 621 n° 16 (ALCYON) abandonné à Auxerre. Son camouflage et la cocarde de flanc ont recouvert son immatriculation civile (F-AOTV) ; il a néanmoins conservé le logo d'Air France. On aperçoit en arrière-plan des Bf 109 E du I./JG 1, qui ont atterri à Auxerre le 16 juin. (Collection Ph. Ricco)

au Groupement de l'Infanterie de l'Air, dont les parachutistes seront en définitive transformés en... chasseurs alpins.

Pour satisfaire des besoins nouvellement apparus en matière de logistique (quelle anticipation !), l'armée de l'Air se voit contrainte de réquisitionner les avions des compagnies civiles Air France et Air Bleu (qui fournissent respectivement 30 et 10 appareils). Les onze sections de transport nouvellement créées sont placées sous une double tutelle militaire et civile : la DTAM (Direction des transports aériens militaires) et la DAT (Direction des transports aériens), ce qui entretient un véritable flou artistique quant aux affectations des avions ; en outre, le « patron » de la DAT n'est autre que Louis Allègre, le directeur général d'Air France, qui passe son temps à récupérer des appareils pour les besoins de sa compagnie !

Les avions réquisitionnés aux compagnies aériennes se divisent en deux catégories : les longs-couriers (Dewoitine D.338, Bloch 160) et les autres (Bloch 220, Wibault 283, Potez 620...). Les premiers sont affectés à la SALC 1/110 (Section des avions longs-courriers) [4], dépendant de la ZOAN et chargée des liaisons à longue distance, les autres rejoignent les SAL (Sections aériennes de liaison) pour des transports en métropole et en Afrique du Nord. Toutefois, ces appareils n'ont jamais été conçus pour transporter autre chose que des passagers et des sacs de courrier, ce qui limite leur utilisation au transfert des mécaniciens et des pilotes sans avion d'un terrain de campagne à un autre.

En ce qui concerne les trimoteurs Dewoitine, en dehors des deux appareils achetés par l'État (D.338 F-ARTC et TD, et D.342 F-ARIZ) et retenus par la SALC, les autres sont rapidement restitués à la compagnie aérienne.

[4] Elle sera placée sous les ordres du célèbre Didier Daurat, pionnier de l'Aéropostale, promu commandant pour la circonstance, le 1er juin 1940.

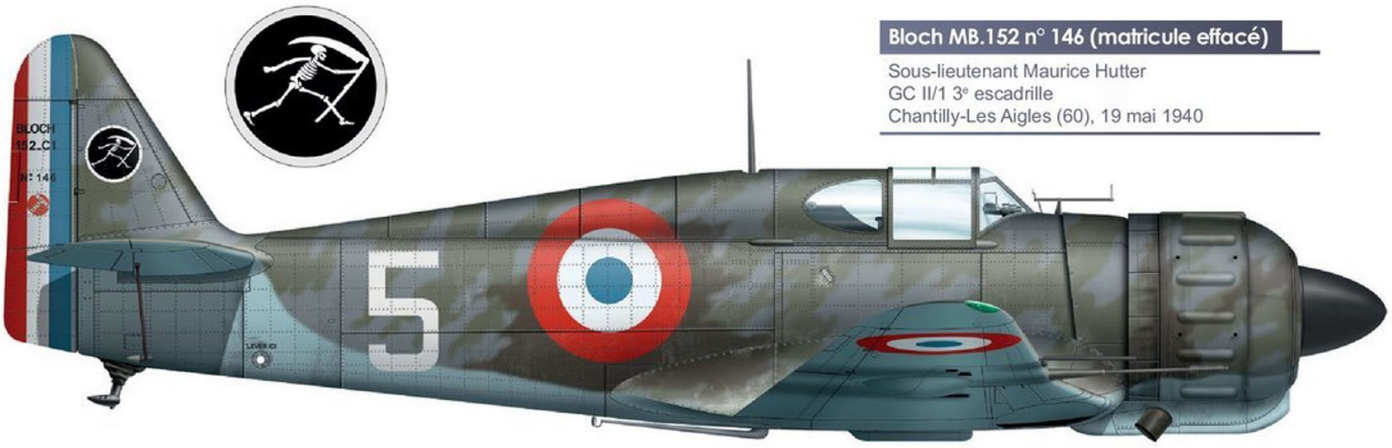
▼ Le Dewoitine 338 n° 21 F-ARTC à Toulouse en juin 1940. Son alter-ego, le F-ARTD, a été abattu par la DCA anglaise le 10 juin. Ce sont les seuls D.338 à avoir reçu des peintures de guerre, les autres ayant poursuivi leur carrière civile dans leur livrée d'origine. Le F-ARTC sera versé à Air France après l'armistice.

Le Bloch 160 n° 1 F-AREO garé à côté du Bloch 220 n° 7 F-AOHG à Toulouse-Francazal au moment de l'armistice. Le premier avait été affecté à la Section des avions longs-courriers pour des liaisons, notamment, avec la Grande-Bretagne. Bien qu'entièrement camouflés, ils portaient leur immatriculation civile soulignée d'une bande tricolore.

Au début de la guerre, les unités opérationnelles voyagent en trois groupes : l'échelon volant (le personnel navigant) qui, en un coup d'aile, rejoint la nouvelle base ; l'échelon technique léger, transporté généralement à bord d'avions civils réquisitionnés ; et l'échelon lourd qui prend la route à bord de cars et de camions transportant l'outillage et les rechanges. Très vite, les rares avions de transport sont affectés à d'autres tâches et l'échelon roulant doit se frayer un chemin sur des routes encombrées de réfugiés, allant dans le même sens, et des convois militaires, montant à contre-courant (tout du moins, en principe), le tout étant fréquemment bombardé par la Luftwaffe. C'est ainsi que le personnel technique des GC I/4 et II/8 est fait prisonnier le 25 mai... cinq jours après avoir quitté sa dernière base. Combien d'heures de vol ont-elles ainsi perdues, faute de mécaniciens et d'armuriers ? Combien d'avions ont-ils dû être abandonnés parce qu'il n'y avait aucun technicien pour effectuer une simple réparation ?

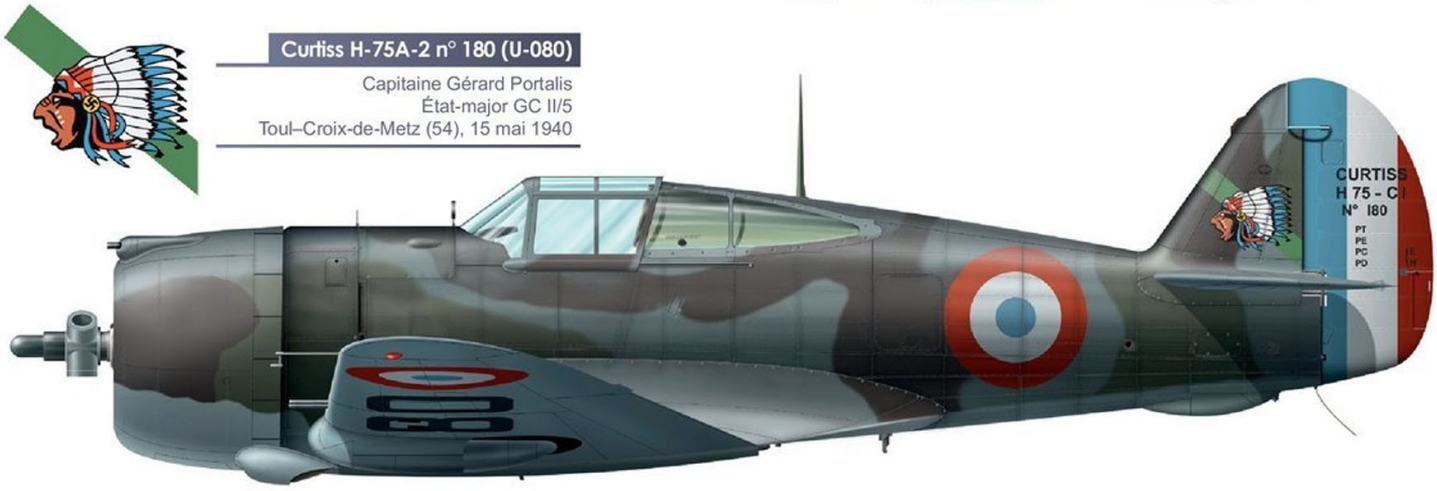
Le Dewoitine D.342 F-ARIZ réfugié à Alger-Maison Blanche au moment de la cessation des combats. Acheté par l'État français, il ne sera cédé à Air France qu'au début de l'année 1942.

Le 20 mai, le GC III/6 quitte Chissey (Saône-et-Loire) pour Coulommiers (Seine-et-Marne). Le personnel technique et les pilotes sans avion sont transportés à bord de Bloch 220 d'une section estafette. (Collection Belcarz)



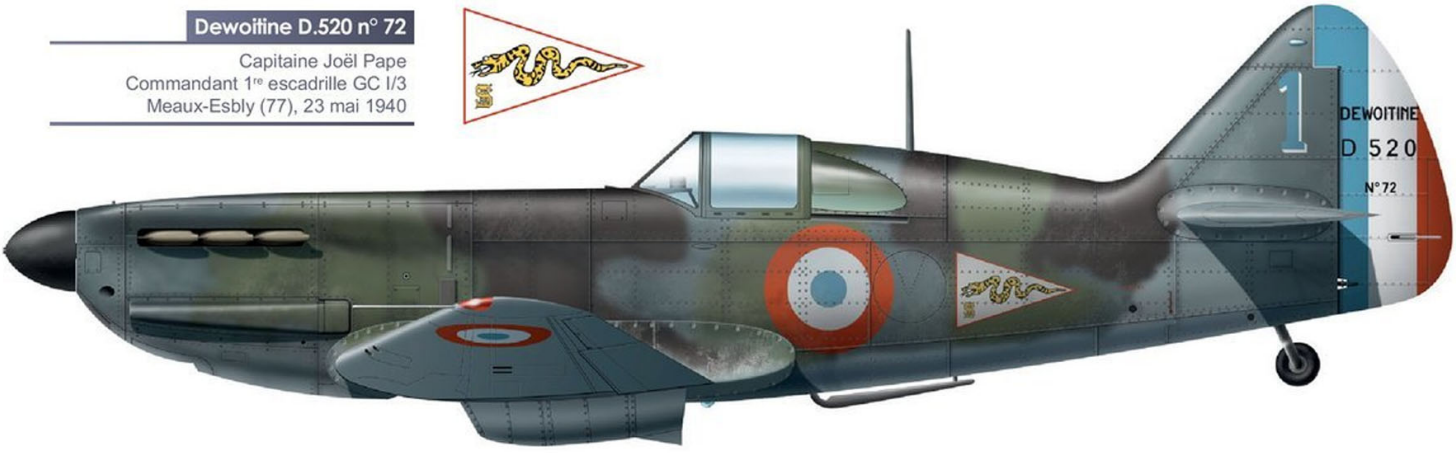
Bloch MB.152 n° 146 (matricule effacé)

Sous-lieutenant Maurice Hutter
GC II/1 3e escadrille
Chantilly-Les Aigles (60), 19 mai 1940



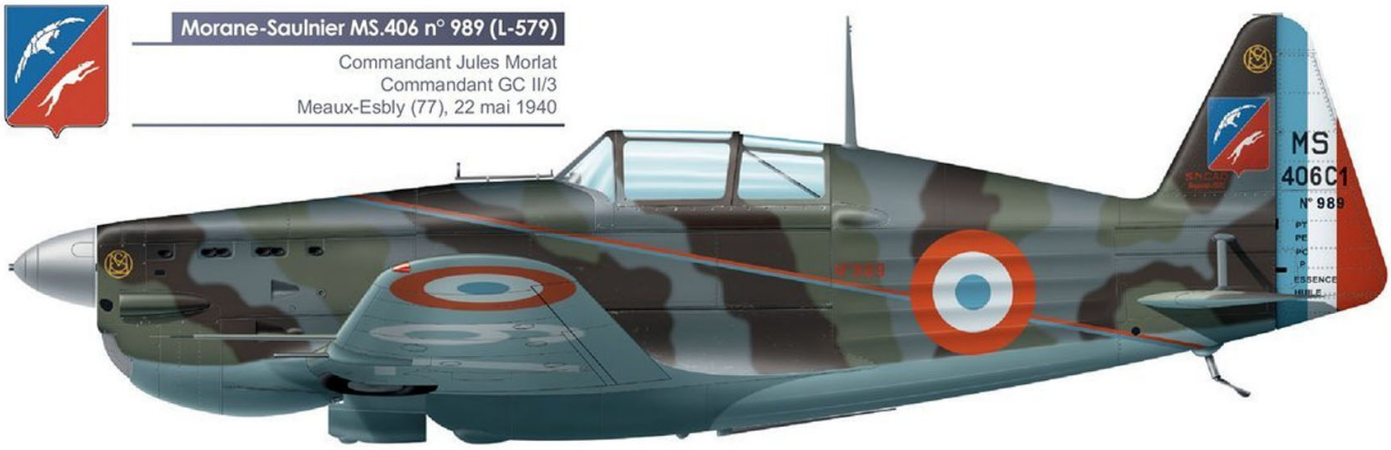
Curtiss H-75A-2 n° 180 (U-080)

Capitaine Gérard Portalis
État-major GC II/5
Toul–Croix-de-Metz (54), 15 mai 1940



Dewoitine D.520 n° 72

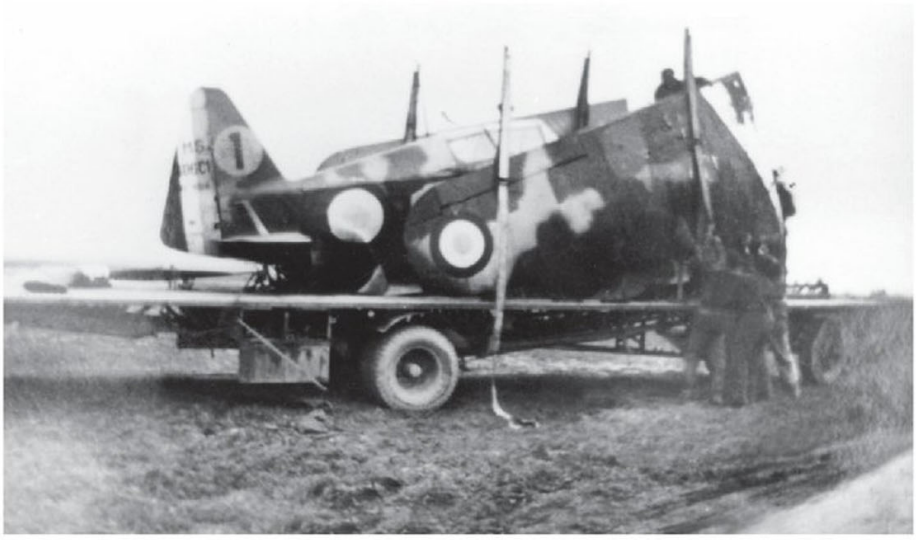
Capitaine Joël Pape
Commandant 1re escadrille GC I/3
Meaux-Esbly (77), 23 mai 1940



Morane-Saulnier MS.406 n° 989 (L-579)

Commandant Jules Morlat
Commandant GC II/3
Meaux-Esbly (77), 22 mai 1940

© J.M. Guillou / Aérojournal, 2018



▲ Si les avions posés dans la nature au cours de la « Drôle de Guerre » ont pu être facilement récupérés, les choses se sont compliquées par la suite en raison du trop faible nombre de plateaux de transport au regard de la multiplication des combats aériens, mais aussi de la rapide progression des troupes allemandes et de l'encombrement des routes. La plupart des Morane qui se trouvaient en attente de réparations à Aulnat avaient été accidentés ou endommagés avant le 15 mai 1940. Le Morane 406 n° 806 du GC III/7 a été endommagé au combat le 31 mars 1940 ; il sera réparé.

L'armée de l'Air dispose de trop peu de matériel spécialisé pour récupérer les épaves et les avions endommagés. Ceux qui ne peuvent prendre l'air au moment de le retraite doivent être incendiés ; certains échelons postcurseurs chargés de détruire le matériel abandonné avant l'arrivée des Allemands ont eu parfois maille à partir avec des fantassins qui les ont pris pour des membres de la fameuse « cinquième colonne ».

La Luftwaffe n'aura pas besoin de réquisitionner les avions de la Deutsche Luft Hansa, la compagnie aérienne nationale, parce qu'elle aligne au 10 mai le nombre impressionnant de 430 Ju 52/3m militaires ; ils sont utilisés en priorité dans le parachutage des troupes d'assaut sur la Hollande. En dépit des lourdes pertes subies lors de ces opérations, les unités de transport offriront un soutien logistique important et permanent aux unités combattantes. Il est vrai que les escadrilles allemandes, à l'inverse de leurs homologues françaises, ne seront jamais obligées de « déguerpir » et que chaque transfert aura été sereinement planifié. Cela ne retire rien à l'efficacité de l'organisation. Qu'on en juge par cet exemple : le 13 mai, le *Stab* et le I./JG 27 quittent Mönchengladbach pour Oldendorf ; sept Ju 52 participent au déménagement. Partis à 10 heures, les Bf 109 sont prêts à être engagés dès midi.

La faillite du renseignement

À l'inverse des Allemands, avec Theodor Rowehl, et des Britanniques, avec Sidney Cotton, les Français n'ont pas réussi à développer une unité de grande reconnaissance stratégique à haute altitude, pour ne pas dire d'espionnage, ni à promouvoir le développement d'avions et d'équipements spéficiques. Les spécialistes resteront bouche bée quand ils découvriront la quantité et la qualité du matériel photo installé à bord d'un Dornier Do 17 S-0, abattu sur les côtes françaises le 13 janvier 1940 !

Pourtant, entre 1933 et 1936, un Potez 506 a battu à deux reprises le record du monde d'altitude (jusqu'à 14 843 m) sans système de pressurisation, mais les pouvoirs publics se sont désintéressés de la question. De même, on note les tentatives infructueuses de Farman avec son F.1000/F.1001, un monomoteur à cabine pressurisée, dont la dernière s'achèvera tragiquement ; elles n'éveilleront pas non plus l'intérêt de l'Armée. Il faut attendre 1938 pour que l'idée d'un bombardier stratosphérique ou au moins substratosphérique avec cabine pressurisée resurgisse sous la forme du Centre NC.150 ; le prototype atteint 7 700 m, mais l'armistice mettra un terme définitif au projet.

Au 10 mai, chacune des neuf Armées déployées sur le territoire dispose d'une unité [5] dite de « grande reconnaissance » (reconnaissance stratégique), auxquelles s'ajoutent un groupe en réserve générale (II/55) et deux autres rattachés à une Division aérienne (I/33 et I/52). À cette date, cela représente 124 appareils.

Par ailleurs, dans ces mêmes zones aériennes sont disséminés 37 GAO (Groupes aériens d'observation) totalisant 396 avions, dont 206 Potez 63.11. En fait, ces GAO, destinés à renseigner les Corps d'armée et les Divisions (DCR, DLC et DLM) auxquels ils sont directement rattachés, exécutent à peu près les mêmes missions, pratiquement sur les mêmes secteurs et souvent sur le même type d'appareil que les formations de « grande reconnaissance » ! Chaque GAO dispose de son propre labo photo, mais l'interprétation des clichés est réalisée à l'échelon supérieur. Toutefois, comme personne ne se parle et que les informations ne sont pas centralisées, les missions doublonnent souvent. Bref, le renseignement se marche sur les pieds...

Affronter les Messerschmitt et la *Flak* constitue une expérience hasardeuse, mais, pour

[5] GR I/14, II/14, I/22, II/22, I/35, I/36, II/36, II/52 et I/55.

[6] *Ils ouvrirent le bal* - J. Gisclon – France-Empire, Paris, 1967.

les aviateurs, c'est souvent après le retour au terrain que commence leur véritable épreuve : convaincre leurs interlocuteurs qu'ils n'ont pas eu la berlue.
Dans la nuit du 11 au 12 mai, un Amiot 143 du GB I/38 (capitaine Brohon) découvre une colonne motorisée longue de 80 km roulant tous feux allumés entre Euskirchen et Prume. Un second appareil, du II/38, signale la même chose dans la région de Trèves. L'information est relayée à la 1re Division aérienne, mais les véhicules roulant sur le territoire allemand, personne ne trouve rien à y redire. Sauf que ces colonnes motorisées ne sont pas de sortie pour une grande manœuvre ; elles se dirigent vers les Ardennes luxembourgeoises qu'elles ne tarderont pas à franchir.
Le récit de nos deux témoins publiés en encadré montrent la totale incrédulité avec laquelle leurs renseignements, pourtant détaillés et très précis, ont été accueillis.

Des bases inadaptées

Quand ils trouvent leur nouveau terrain, les pilotes français ne sont pas au bout de leurs peines. Le 1er juin, le GC III/7 est transféré à Coulommiers. Jean Gisclon [6] rapporte la suite :
« Les pilotes du III/7 s'attendaient à trouver une base modèle, au camouflage de laquelle les meilleurs spécialistes avaient prodigué leurs talents. Ils survolèrent une plate-forme constellée de trous de bombes, et pensèrent que les artistes en question avaient poussé très loin l'art de la reproduction. Ils tournèrent en rond, pendant quelques minutes, cherchant le véritable terrain. Ils durent se rendre à l'évidence et atterrirent sur cette piste que, seuls, les bombardiers de la Luftwaffe avaient "aménagée" à leur attention. Ils n'étaient pas au bout de leurs surprises. Le camouflage n'existait que dans les textes provenant de l'état-major. Il n'y avait pas de tranchées, pas de cantonnement, simplement quelques baraques de fortune installées par leurs prédécesseurs du III/6. [...] Le commandant Crémont retrouva la fameuse compagnie de l'Air qui avait mis la main sur le village et le château voisins. [...] [Crémont] nota sur son journal de marche : *La compagnie de l'Air de Coulommiers, comme le terrain type auquel elle est rattachée, est la plus belle illustration du genre en fait de service complètement inutile.* »
Ce n'est, malheureusement, pas un cas isolé.
Le choix des terrains est souvent critiquable. Nombre d'entre eux méritent davantage le qualificatif de plate-formes, sans couvert pour dissimuler les avions et encore moins d'alvéoles pour les protéger.
Dans un louable souci de mettre en sûreté les avions de reconnaissance, le Haut commandement a imaginé de doter chaque unité de deux bases : un terrain de desserrement, avec le PC et l'équipement lourd, et un terrain avancé (ou terrain de travail), d'où partent les missions. Toutefois, la distance entre les deux (50 km au plus) ne prémunit pas le premier des attaques aériennes. Quant au second, il plonge les aviateurs dans l'embarras chaque fois qu'un avion, nécessitant une réparation importante, n'est plus en état de regagner le terrain de desserrement par ses propres moyens. Pour ces raisons pratiques, dès le début de l'offensive allemande, la plupart des groupes de reconnaissance se concentreront sur un terrain unique.

Suite p.34

◣ Le GB II/12 à Soissons-Saconin (Somme), le 13 mai. Le desserrement ne semble pas être une priorité, puisque l'on ne dénombre pas moins de sept appareils parqués sur l'équivalent d'un terrain de football ! À droite, le n° 57 qui sera détruit sur place lors... d'un raid de la Luftwaffe, le 22 mai, et, au centre, le n° 41, affecté au groupe la veille et qui sera accidenté en juin.

▼ Le 24 mai, le I./JG 3 s'installe sur un champ de la ferme de Montecouvez, commune de Crévecœur-sur-Escaut (Nord), dont on aperçoit les ruines d'un ancien moulin, transformé en tour d'observation par les Allemands. Ce terrain se trouve à environ 20 km de Bouchain, où tentent de résister des éléments de la Ire Armée française, mais les combats aériens se déroulent alors plus à l'ouest, entre Amiens et Dunkerque. Au premier plan, le Bf 109 E-4 (WNr. 1433) du *Hauptmann* Günther Lützow, *Gruppenkommandeur*, arborant 6 marques de victoire, ce qui permet de dater la photo entre le 31 mai et le 3 juin. (©ECPA-D/France/ Photographe inconnu)

Le 12 mai à Bouillon

Ils « les » ont vus !

Il est 08h35 en ce 12 mai 1940, deuxième jour de guerre, lorsque s'envole de la piste de Monceau-le-Waast (Aisne) le Potez 637 n° 48 du GR II/33. Sa mission consiste à survoler à très basse altitude (25 m) les vallées de la Liesse et de la Meuse entre Chimay, Dinant et Marche ; le retour se fera par Rochefort avec un crochet jusqu'à Paliseul. Dans une position particulièrement inconfortable, à demi accroupi, à demi couché, dans la cuve ventrale de l'avion, le lieutenant Chéry scrute avec attention une campagne qui lui semble bien déserte. L'adjudant Favret descend si bas que Chéry a l'impression qu'une branche d'arbre va venir se fracasser sur la vitre de son poste d'observation [a].

À 09h15, le Potez 63.11 n° 280 appartenant au GR II/22 s'est élancé de Chatel-Chéhéry (Ardennes). L'équipage se compose des capitaine Fouché (pilote), sous-lieutenant Saint-Genis (observateur) et sergent Taïb (mitrailleur). Ce dernier enclenche un « camembert » dans sa mitrailleuse ; aucune escorte de chasse n'a été prévue et, en cas de mauvaise rencontre, l'équipage devra faire face seul. Ceux de l'aviation de renseignement ont appris à se passer de « nounous », même s'ils préfèrent être chaperonnés, tant des leurs sont tombés sous les balles des Messerschmitt – mais ils savent faire sans. Tout en grimpant jusqu'à 3 000 mètres, l'appareil met le cap plein nord en direction de Bouillon, premier objectif fixé à cette mission de reconnaissance dans les Ardennes belges.

« Ils » sont là !

La suite, Lucien Saint-Genis la raconte lui-même [b].

« La campagne inondée de soleil défilait sous l'avion. C'était un magnifique dimanche de printemps, le dimanche de Pentecôte, si mes souvenirs sont exacts. Franchement, il fallait avoir beaucoup d'imagination pour penser que nous étions en guerre… J'étais assis, là, dans la carlingue avant, mon carnet sur le genou gauche, mon crayon dans la main droite, prêt à noter toute information que je jugerai d'intérêt pour notre commandement. »

« C'est alors que la capitaine Fouché a crié dans le laryngophone : *"Bouillon, droit devant"*. Comme convenu, nous sommes descendus jusqu'à 1 500 mètres et quelques secondes avant d'arriver sur la boucle de la Semois (qui change d'orthographe en changeant de pays), j'ai déclenché la caméra. »

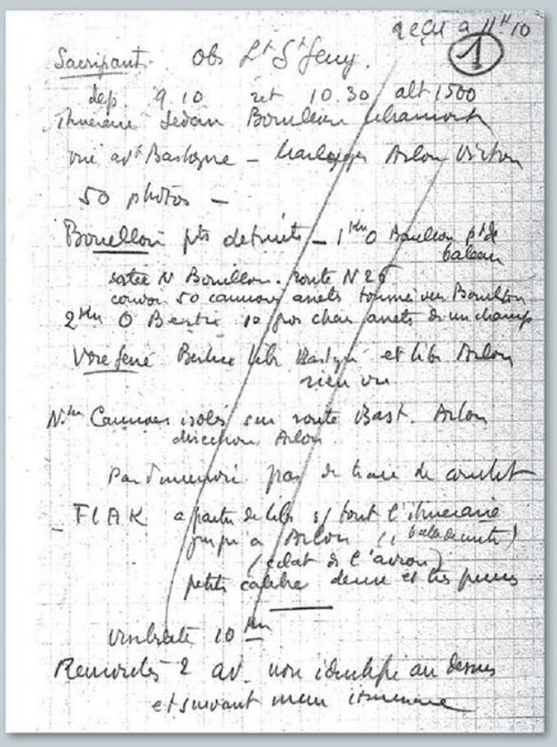
Qui de Chéry ou de Saint-Genis « les » a vus le premier ? L'histoire ne le dit pas et, d'ailleurs, cela n'a aucune importance, car le plus grave, c'est « qu'ils » sont là ! Saint-Genis poursuit :

« Nous avons survolé la ville selon un axe sud-nord, mais en arrivant à l'extrémité nord, juste sur la boucle de la rivière, je n'ai pu réprimer un cri : *"Nom de D…! Regardez sur votre droite*, ai-je ajouté à l'attention du capitaine Fouché. Celui-ci m'a aussitôt répondu : *"J'ai vu. Qu'est-ce que c'est ?"* Fouché ne pouvait manier son avion comme il le voulait. La caméra tournait et toute manœuvre aurait eu pour conséquence de rendre le film flou. *"Des chars qui traversent la rivière"*, répondis-je au capitaine. *"Il y en a sur les deux rives. Oh ! il y en a d'autres plus loin, au moins une cinquantaine"*. Le capitaine me demanda : *"Des Boches ?"* Je n'en avais pas le moindre doute et je le lui dis. Nous nous sommes tus devant ce spectacle qui n'annonçait rien de bon. J'ai noté ce que j'avais à noter sur mon carnet et nous avons poursuivi notre mission jusqu'à Arlon, en passant par Bertrix et Libramont, où nous n'avons rien vu. Puis, nous sommes

[a] Entretien avec l'auteur (1981).

[b] Entretien avec l'auteur (1981).

▲ Le Potez 63.11 n° 280 du GR II/22 à Metz-Frescaty, en novembre 1939. (L. Saint-Genis)



◥ La page du carnet sur laquelle Lucien Saint-Genis a noté les détails de sa mission du 12 mai 1940. (L. Saint-Genis)

◀ Le lieutenant Lucien Saint-Genis avant un départ en mission pendant la « Drôle de Guerre ». (L. Saint-Genis)

rentrés à Chatel-Chéhéry. Sur le chemin du retour, je me demandais s'il s'agissait d'avant-gardes ou d'éclaireurs. Je ne tarderai pas à le savoir, mais, ça, à ce moment, je l'ignorais. »

Le Potez du II/22 vient de survoler les avant-gardes de la 1. *Panzerdivision* du corps blindé de Guderian – à moins de 20 km de Sedan !

Un spectacle encore plus terrible s'offre à la vue de Chéry. Éberlué, le souffle coupé par cette vision, il ne peut même pas parler. Ce n'est d'ailleurs pas nécessaire ; à cette altitude, les deux autres membres de l'équipage ont vu la même chose. À deux kilomètres à l'ouest de Marche, ils sont tombés sur les avant-gardes de deux des trois corps blindés allemands qui ont traversé les Ardennes : des motocyclistes, des fusiliers portés, des automitrailleuses, des chars légers… Il y en a des centaines plus à l'est, faisant route vers Marche et Givet. Certaines colonnes suivent les routes, d'autres coupent à travers champs. Pour leur face face : rien, personne, c'est le néant absolu jusqu'à Sedan… les *Panzer* font du tourisme dans les Ardennes. Triste constatation : les ponts sur la Meuse sont tous intacts !

Favret reprend de l'altitude puis refait un passage en rase-mottes entre Jemelles et Marche. Il ouvre le feu avec sa mitrailleuse fixe située dans le nez, imité par son mitrailleur, le sergent Escame. Des soldats sautent des camions pour se jeter à l'abri dans les fossés ; des motocyclistes se laissent tomber à plat ventre ; les blindés ripostent. L'appareil tressaille sous le choc de plusieurs impacts ; on en dénombrera seize. La pression d'huile du moteur gauche chute subitement, le radiateur est crevé ; celui de droite ne tardera pas à l'être. Mission accomplie, il est temps de rentrer.

Soyons sérieux !

Fouché pose son Potez 63.11 à Chatel-Chéhéry, petit village perdu dans la forêt d'Argonne, non loin de Varennes, où s'arrêta la fuite de Louis XVI. À peine l'avion immobilisé, Saint-Genis s'extrait de son poste d'observation comme un diable sort de sa boîte. Il n'attend pas que les mécanos poussent le Potez à la main dans les carrières aménagées et couvertes de grillages et de raphias teintés pour dissimuler les avions aux vols de reconnaissance ennemis. Il fait signe aux « photographes » de récupérer le Planiphote pour développer les photos en leur signalant que c'est urgent, puis il court jusqu'à « l'abbatiale », où le GR II/22 a installé son poste de commandement ; une gentilhommière proche du terrain, une maison de caractère mais délabrée, que les équipages ont retapée pendant les heures creuses de la « Drôle de Guerre ». Dans la grande pièce du bas, Saint-Genis retrouve son chef, le commandant Barruet. À la vue du jeune lieutenant qui vient d'entrer essoufflé avec grand fracas, Barruet, accaparé par son travail administratif, relève la tête :

– Eh bien ! Mon lieutenant, vous m'avez l'air dans un drôle d'état...

– Mon commandant, si vous saviez... il y a de quoi. Les Allemands sont à Bouillon.

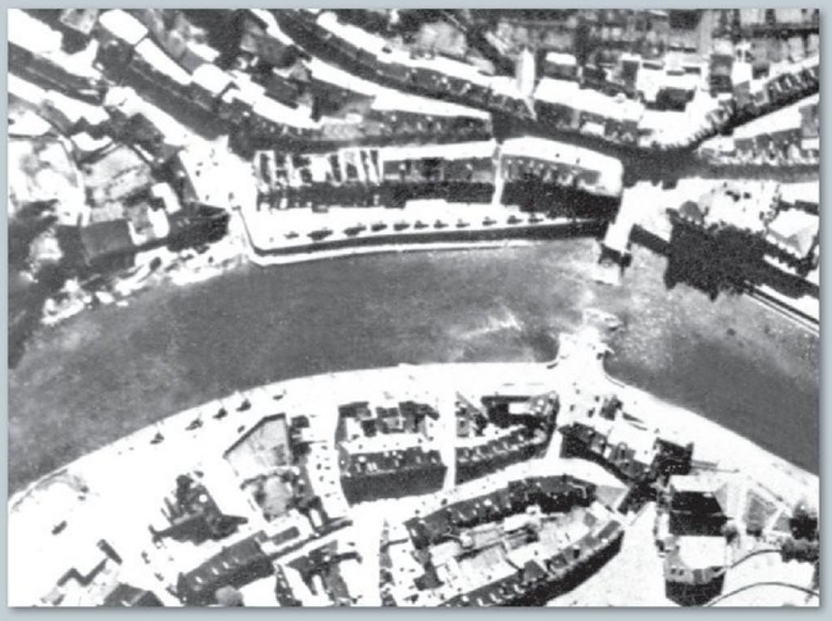
– Qu'est-ce que vous racontez ? Vous êtes sûr ?

– Certain, Mon commandant. D'ailleurs, nous rapportons une cinquantaine de photos.

– Mais, enfin, c'est impossible, la dernière reconnaissance n'a rien donné.

– C'était hier en fin d'après-midi, Mon commandant.

– Vous voulez dire... qu'en une nuit, « ils » sont arrivés à vingt kilomètres de Sedan ?



▲ Ci-dessus : Gros-plan sur la rive ouest de la Semois, montrant le franchissement de la rivière par des éléments mécanisés, malgré la destruction du pont. D'autres éléments attendent de les rejoindre. Ils sont à moins de 20 km de Sedan ! (SHD/Air)

▲ En haut : L'une des photos prises par le Potez 63.11 n° 280 à 1 500 m au-dessus de Bouillon et la boucle de la Semois, le 12 mai 1940 à 10h00. La photo est orientée sud-nord (le sud en haut de l'image). (SHD/Air)

◣ La gondole ventrale du Potez 637 dans laquelle l'observateur se tenait à genoux dans une position inconfortable et guère pratique.

Le commandant Barruet réfléchit un instant puis ajoute :

– Bien ! je téléphone au PC de la 2e Armée. Assurez-vous que vos clichés soient rapidement développés et portés par estafette.

Dire que l'interlocuteur du commandant Barruet à la 2e Armée accueille ces informations avec scepticisme relève de l'euphémisme. La conversation tourne vite court et s'achève sur un brutal :

– Soyons sérieux, Mon commandant, si les Allemands étaient à vingt kilomètres de Sedan, ça se saurait !

« Ils allaient bientôt le savoir ! », ajouta Lucien Saint-Genis à l'auteur, la gorge nouée et les larmes au bord des yeux, quarante ans après les faits.

▲ Un équipage du GR II/33 se prépare à partir en mission pendant la « Drôle de Guerre ». L'observateur, généralement un officier de la Terre, prenait place entre le pilote et le mitrailleur ; lorsque l'avion arrivait sur zone, il descendait alors dans la cuve ventrale. Contrairement au Potez 63.11, le Potez 637 ne pouvait pas embarquer de caméra de type Planiphote, car trop volumineuse ; les sorties s'apparentaient essentiellement à de la reconnaissance à vue, l'observateur couchant ses notes sur un calepin.

Il m'a pris pour un fumiste !

Une scène à peu près identique se déroule à Monceau-le-Waast. Le commandant Henri Alias, « patron » du GR II/33, écoute attentivement le rapport de Chéry. Pourtant, il ne semble pas trop étonné. Ces renseignements corroborent ceux recueillis la nuit précédente par un autre équipage qui a vu, sur les routes au sud de la Meuse, en pleines Ardennes belges, des convois circulant tous feux allumés.

- Lieutenant, ce que vous me dîtes est très grave. Cela est en parfaite contradiction avec les thèses de notre état-major. Si ce que vous venez de m'exposer est vrai – et je n'ai aucune raison de mettre en doute votre parole et vos compétences –, il faut immédiatement informer la 9e Armée. Ces chars peuvent leur tomber dessus d'une heure à l'autre.

Sans hésiter, Alias décide de bousculer la sacro-sainte voie hiérarchique et appelle directement le chef du 2e Bureau de la 9e Armée, le commandant Hosteing, qu'il connaît bien, puisqu'ils ont été potaches dans le même lycée. Mais l'amitié d'enfance n'a pas toujours la force nécessaire pour vaincre le doute – voire le dogme, en l'occcurrence, celui de l'infranchissabilité des Ardennes par des forces mécaniques en si peu de temps !

- Enfin, sois sérieux, Henri, répond Hosteing, après avoir écouté avec une impatience à peine contenue l'exposé de son interlocuteur. Deux divisions de blindés se dirigeant vers Givet... c'est impossible ! Ton gars a dû rêver.
- Certainement pas ! Il est officier de chars et c'est un observateur très compétent.
- Sans doute... sans doute... Mais, tu sais, nous avons quelques unités d'automitrailleuses qui sont en reconnaissance dans le secteur. Il a dû se méprendre.

À bout d'arguments, Alias tend le combiné à Chéry. Calme au début de la conversation, celui-ci commence à sentir l'énervement le gagner. Son interlocuteur le cueille à froid avec une ironie à peine dissimulée :

- Et vous les connaissez aussi bien que ça, les chars allemands ?
- Il y avait des *Panzer* 38 tonnes à l'ouest de Rochefort, au moins cinquante, et aussi quelques *Panzer* II. Chéry lit ses notes tout en essayant de conserver son sang-froid. Sur les rocades de Marche, il y avait des *Panzer* I. Ce sont des chars de 5 tonnes, armés de deux mitrailleuses de 7,92 mm. Il y avait aussi...

Hosteing le coupe brutalement.

- Et de quelle hauteur avez-vous du tout cela ? demande-t-il d'un ton franchement sarcastique.

Chéry explose.

- À moins de 20 mètres et je suis le lieutenant Chéry, officier de chars !

Chéry raccroche brutalement le combiné, rouge de rage et se tourne vers le commandant Alias.

- Il m'a pris pour un fumiste !

Il ne reste plus qu'à taper le rapport à la machine à écrire en trois exemplaires, dont un est transmis selon le mode habituel à l'état-major. Dans son compte rendu, Chéry ne peut s'empêcher de laisser transpirer sa colère :

« Les renseignements ci-dessus sont téléphonés immédiatement à la 9e Armée, où ils sont accueillis avec une incrédulité totalte. Malgré des "explications" fort vives entre l'observateur (officier de chars) et le correspondant de l'Armée, il ne semble pas que l'on soit arrivé à convaincre cet état-major du passage de divisions blindées à travers les Ardennes. »

Hitler a gagné son pari et la France a perdu la guerre. ■

En règle générale, les terrains de la chasse sont trop éloignés du front et ceux du bombardement et de la reconnaissance trop proches. Quel intérêt y a-t-il à faire camper les LeO 451 du I/12 à Soissons et les Amiot du Groupement n° 9 dans la Somme, à 100 km de la frontière belge ? Ces appareils, à long rayon d'action, peuvent tout aussi bien se trouver sur des bases plus méridionales, moins à la portée de la Luftwaffe.
Le II./KG 4 demeure sur le sol allemand (Faßberg, puis Kirchhellen) jusqu'au 5 juin, date à laquelle il arrive à Merville pour participer à la campagne de France proprement dite. La KG 51 opére pendant toute la campagne depuis Lechfeld, Munich, Stuttgart et Landsberg et ne sera basée en France qu'à partir du 20 juin, pour participer à l'offensive aérienne contre l'Angleterre.
En revanche, les unités de Ju 87 et la plupart de celles de Bf 109 sont rarement basées à plus d'un quart d'heure de vol du front. Le 18 mai, le I./JG 27 se pose près de Charleville et le III./JG 53 à Douzy (Ardennes), alors que les combats se déroulent à Rethel, à 35 km de là. Le 20 mai, le I./JG 51 est transféré à Guise, à 40 km du front sud et 50 du front nord, où il retrouve le gros de la St.G 2.

Aviateurs mis hors de combat

10 mai – 13 juin 1940 (document EMGAA)

Catégorie	Tués	Disparus	Blessés	Total
Officiers pilotes	37	115	55	207
Sous-off. pilotes	32	91	56	179
Sous-total pilotes	69	206	111	386
Officiers observateurs	19	36	24	79
Sous-off. radios	16	51	19	86
Sous-off. mitrailleurs	14	100	40	154
Totaux	118	393	194	705

Pilotes de chasse mis hors de combat

10 mai – 24 juin 1940 (document EMGAA)

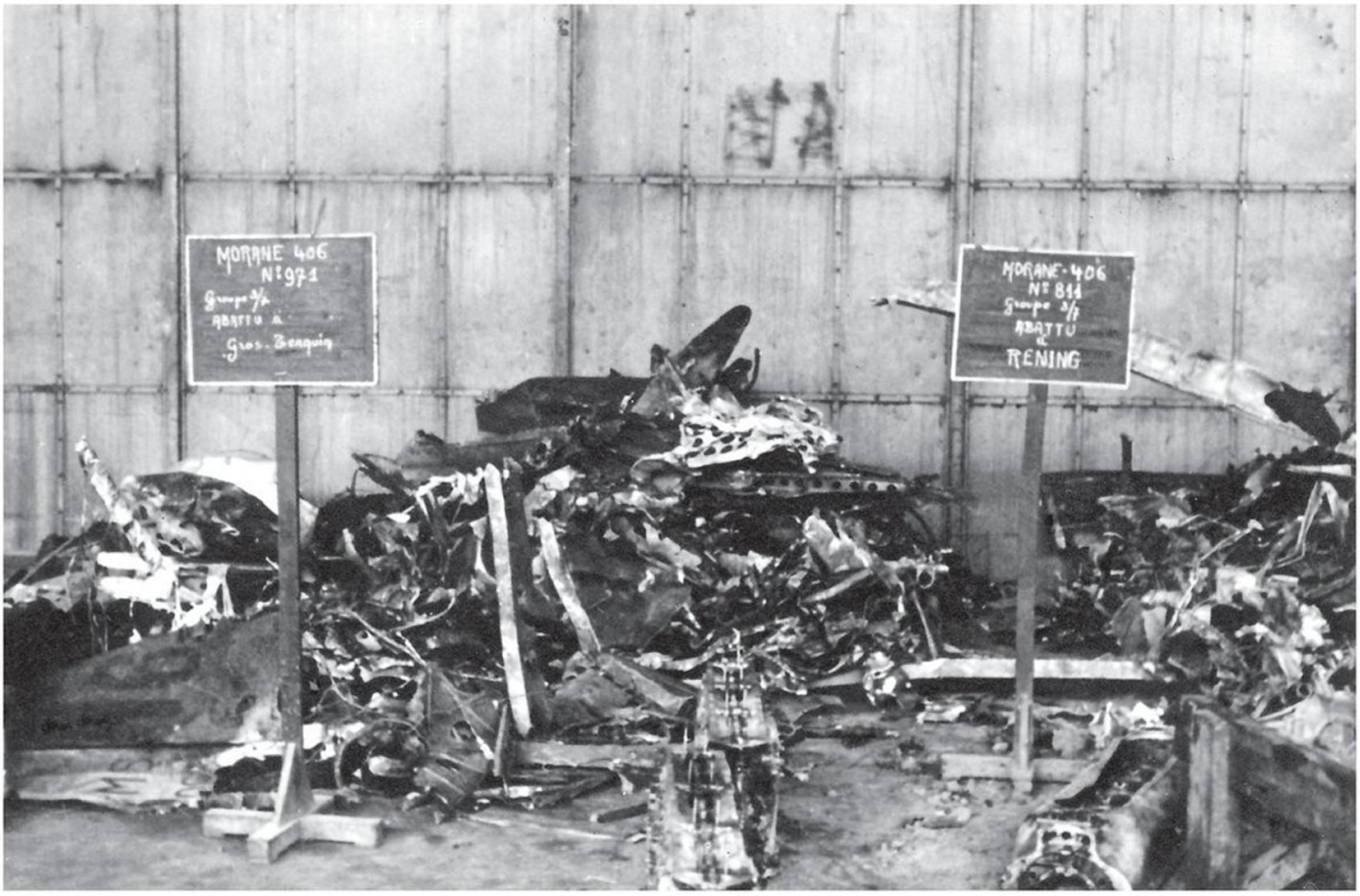
Semaine	Tués	Disparus	Blessés	Total
10 – 16 mai	23	22	48	93
17 – 23 mai	12	23	20	55
24 – 30 mai	5	20	10	35
31 mai – 6 juin	16	22	39 [a]	77
7 – 13 juin	8	15	11	34
14 – 24 juin	2	6	–	8
Totaux	66	108	128	302

[a] Y compris trois officiers du Groupement n° 21 blessés dans leur PC, le 6 juin.

Un déficit
en ressources humaines

Le problème le plus crucial auquel fait face l'armée de l'Air en 1940 concerne le personnel navigant. On a longuement épilogué sur la question du matériel en oubliant de se demander qui aurait piloté cinq cents ou mille avions de plus, même ultramodernes.
Parce que les combats de la « Drôle de Guerre » ont été limités et que les pertes en pilotes ont été largement inférieures aux estimations, l'EMGAA entrevoit l'avenir avec une sorte de sérénité – une vision bien trompeuse de ce que sera la bataille de France.

Au 10 mai, pour s'installer aux commandes de 511 monoplaces, les Zones d'opérations aériennes Nord (ZOAN) et Est (ZOAE) ne disposent que de 395 pilotes, ce qui représente 0,77 pilote par avion. La situation ira en se dégradant au fil des combats. Entre le déclenchement de l'offensive et le 15 juin, la chasse ne reçoit que 246 pilotes en renfort, nombre déjà insuffisant pour couvrir les pertes,



▶ Ces Loire 46 du Centre d'entraînement 372 de Cazaux survolent l'embouchure du bassin d'Arcachon (on aperçoit la dune du Pyla au-dessus de la dérive du premier avion) pour un nouvel exercice de tir sur manche remorquée. Cette discipline, pourtant essentielle dans l'aviation de chasse, a été totalement négligée par l'EMGAA. Les stages à Cazaux seront surtout réservés aux pilotes polonais et aux réservistes en reconversion.

◣ Une image à la fois étonnante et poignante : dans un hangar du terrain de Metz-Frescaty ont été rassemblés les épaves de deux Morane 406 du GC III/7, abattus le 31 mars 1940 ; à gauche, les débris du n° 971 de l'adjudant René Chavet (†) et, à droite, ceux du n° 811 piloté par le sous-lieutenant Yves Rupied (parachuté). Malgré quelques rencontres défavorables à la chasse française, le faible nombre de pilotes tués (13) pendant la « Drôle de Guerre » a évité à l'EMGAA de puiser dans les réserves pour recompléter les groupes ; l'arrivée des nouveaux pilotes a alors permis de créer de nouvelles unités et de renforcer quelques autres.

sans parler de l'accroissement du nombre d'unités prévu par l'EMGAA.

Même si dans l'ensemble le taux de pertes de la campagne demeurera inférieur à l'attrition dont souffriront sous peu la Luftwaffe et la RAF au cours de la Bataille d'Angleterre, les pertes en vies humaines ont de quoi inquiéter. Au 13 juin, 386 pilotes et 319 membres d'équipage ont été mis hors de combat, tués, disparus, faits prisonniers ou blessés (voir tableauxci-contre). Malgré certaines disparités entre ces deux tableaux, qui ont pourtant la même origine, ils entérinent le fait que la chasse représente à peu près la moitié des pertes humaines de l'armée de l'Air. Dans ces conditions, sans parier sur une substantielle, car peu prévisible, augmentation des cadences d'arrivée de pilotes de remplacement, la chasse française aurait virtuellement cessé d'exister en septembre 1940.

La qualité des pilotes de renfort oscille entre le bon et le moins bon. À l'exception des instructeurs envoyés au front et des pilotes étrangers, la plupart arrivent insuffisamment formés. Le niveau des réservistes, incorporés à la mobilisation, est si faible que la majorité d'entre eux sont incapables d'exécuter la moindre mission de guerre.

L'entraînement en temps de paix a été réglementé pour des impératifs de sécurité. Réprimandé pour s'être entraîné par mauvais temps, le capitaine Williame (commandant d'escadrille au GC I/2) avait eu cette réponse admirable : « Parce que, Mon commandant, vous croyez qu'on choisira le temps qu'il fait en temps de guerre ? ». Chez les bombardiers, le vol aux instruments est réservé aux pilotes chevronnés ; les autres s'entraînent des heures durant sur un circuit déterminé que chacun finit par connaître par cœur.

Pour accélérer la formation au PSV, le ministère de l'Air a passé commande de Link-Trainers aux États-Unis. Un certain nombre ont été livrés début 1940, mais cela reste encore nettement insuffisant. À Istres, par exemple, on ne compte qu'un seul simulateur de vol pour 450 élèves.

L'instruction au tir des pilotes de chasse reste quasi inexistante et cette discipline, pourtant essentielle, n'a fait l'objet d'aucune étude approfondie. La situation est pire encore dans l'aviation de bombardement, où les campagnes de tir sont volontairement limitées pour économiser bombes et munitions, et même le potentiel des moteurs des Amiot 143, pour lesquels il y a peu de rechanges – la 38e escadre n'a eu droit qu'à deux campagnes, l'une en mai 1938, l'autre en septembre 1939.

Le CIB (Centre d'instruction au bombardement) de Toulouse, qui forme les équipages de bombardement sur leur futur avion d'arme, ne dispose pas de champ de tir où s'exercer au lancer des bombes – de toute façon, une partie de ses avions n'est même pas équipée de lance-bombes !

Pierre Boillot entre à l'école des sous-officiers pilotes d'Istres en 1937. Affecté au GC III/7 avec le grade de sergent lors de sa création, en mai 1939, avec 165 heures de vol, il passe rapidement au GC II/7 avec lequel il combattra jusqu'en 1945. Il témoigne à propos de la formation des pilotes de chasse avant la guerre [7] : « [Il y avait] une formation technique qui était bonne, une formation de début qui était très moyenne et qui aurait pu être nettement meilleure, et alors, à la fin, une spécialisation qui était vraiment remarquable. Il faut dire que cette formation excluait tout vol aux instruments, tout vol de nuit et tout vol de patrouille, mais aussi tout exercice de tir. Elle n'était axée que sur la conduite de l'avion de jour par beau temps. Voilà dans quelles conditions je suis arrivé en unité. [...] La première fois que j'ai appuyé sur la détente de mon avion d'arme, un Morane 406, c'était avec un avion allemand dans le collimateur, un Dornier 17. »

Pour accompagner ses ambitieux plans d'accroissement du matériel, l'armée de l'Air a mis sur pied des plans encore plus ambitieux d'accroissement du personnel. La DM (dépêche ministérielle) n° 1547 IS/RM du 18 novembre 1938 prévoit, dès l'entrée en guerre, l'accroissement substantiel des moyens d'instruction du personnel navigant. Baptisée « Plan des 3 200 », du nombre des avions de combat à mettre en première ligne, elle double les objectifs du Plan V.

Les objectifs fixés – 12 000 pilotes d'ici avril 1941 – sont non seulement impossibles à tenir mais totalement fantaisistes en raison de l'insuffisances des moyens. En effet, les goulets d'étranglement ne mettent pas longtemps à apparaître au niveau des EPP (écoles principales de pilotage), dernière étape avant les écoles d'application ou Centres d'instruction (CIC pour la chasse, CIB pour le bombardement et CIR pour le renseignement) ; or, la mise sur pied de ces dernières est beaucoup plus laborieuse que prévu, et ce n'est qu'en janvier 1940 qu'elles commencent à fonctionner de manière satisfaisante. Il en résulte un ralentissement volontaire au sein des EAP (écoles auxiliaires de pilotage), alimentées à jet continu par les EEP (écoles élémentaires de pilotage), avec pour conséquence un allongement abusif des stages et un espacement important entre les vols, préjudiciables non seulement à la qualité de la formation, mais aussi au moral des élèves.

Le nombre de 513 pilotes de chasse, 288 de bombardement et 156 de renseignement sortis des écoles d'application au 31 mai 1940 ne comprend que les officiers et les sous-officiers dont le cursus a débuté avant septembre 1939, les réservistes « rafraîchis », les Polonais et les pilotes recyclés.

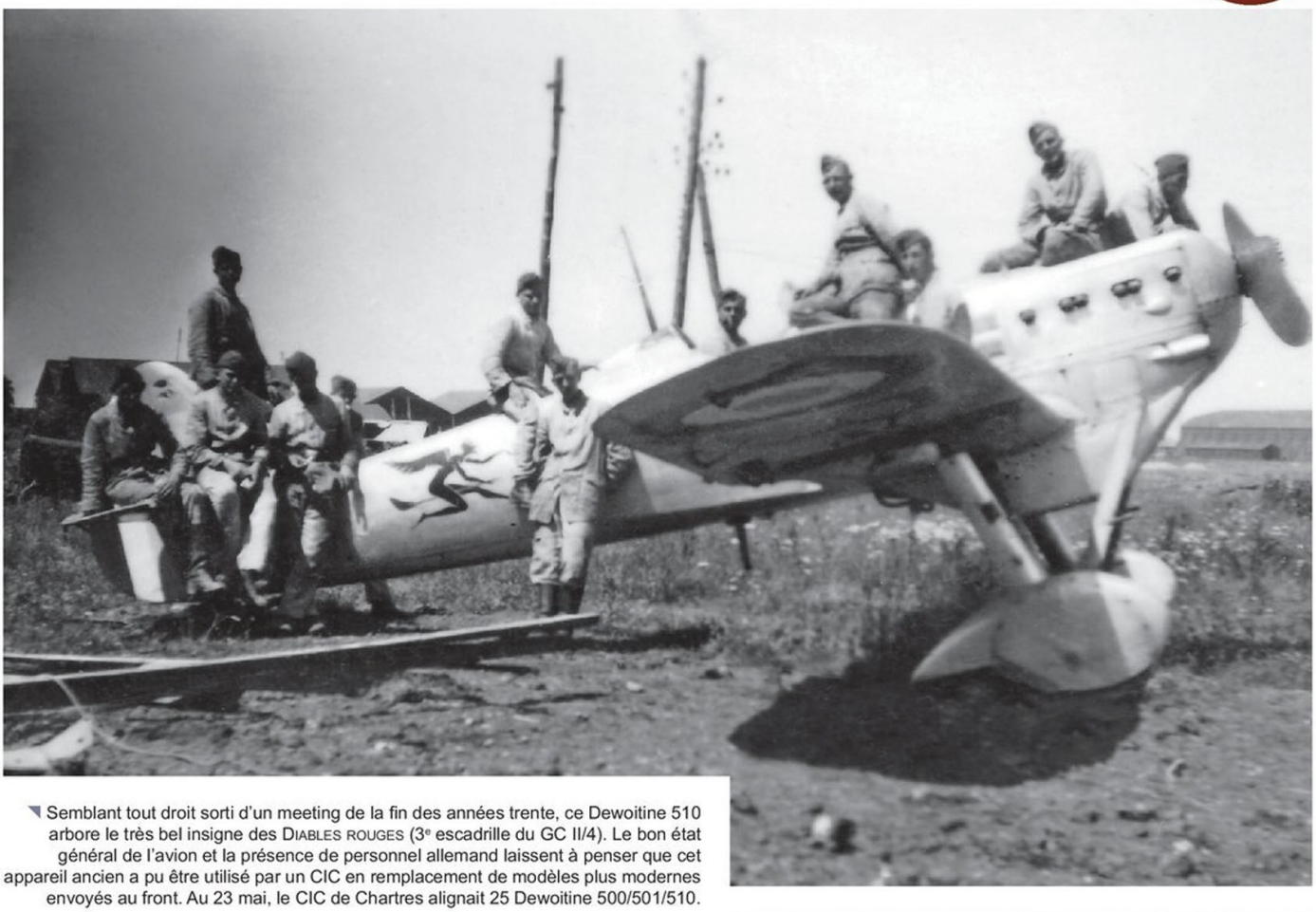
Aucun aviateur engagé après la déclaration de guerre n'a rejoint une unité combattante.

Ayant longtemps pleuré l'arrivée des avions modernes dans ses Centres d'instruction, le commandant des Écoles a la mauvaise surprise de découvrir que l'état-major lui demande non seulement de les rendre aux Armées, mais aussi de transférer un certain nombre de ses moniteurs, et ce, dès le 13 mai. Pas moins de 109 avions de chasse et 79 bombardiers sont alors échangés contre des appareils de « transition », voire « anciens » (D.500/510, Blériot-SPAD 510, Loire 46), dont certains doivent être sortis de la naphtaline [8].

[7] SHD/Air – Histoire orale, interview n° 331.

[8] Tous ne semblent pas avoir été affectés à une unité organique, car on n'y retrouve que 5 H-75A (II/5), 53 MS.406 (II/2, III/2, III/6 & III/7), 12 Amiot 143 et 16 Bloch 210 (Groupement n° 9).

▼ Arborant un magnifique camouflage moucheté, le Loire 46 n° 43 (N-161) a peut-être fait partie des avions de transition affectés à un CIC. On peut comprendre qu'un pilote, affecté à une unité combattante après avoir achevé son instruction sur Loire 46, ne pouvait pas être engagé en opération sur un matériel moderne sans un minimum de mise à niveau – une tâche qui dépassait les possibilités humaines et matérielles des groupes de chasse en pleine tourmente.



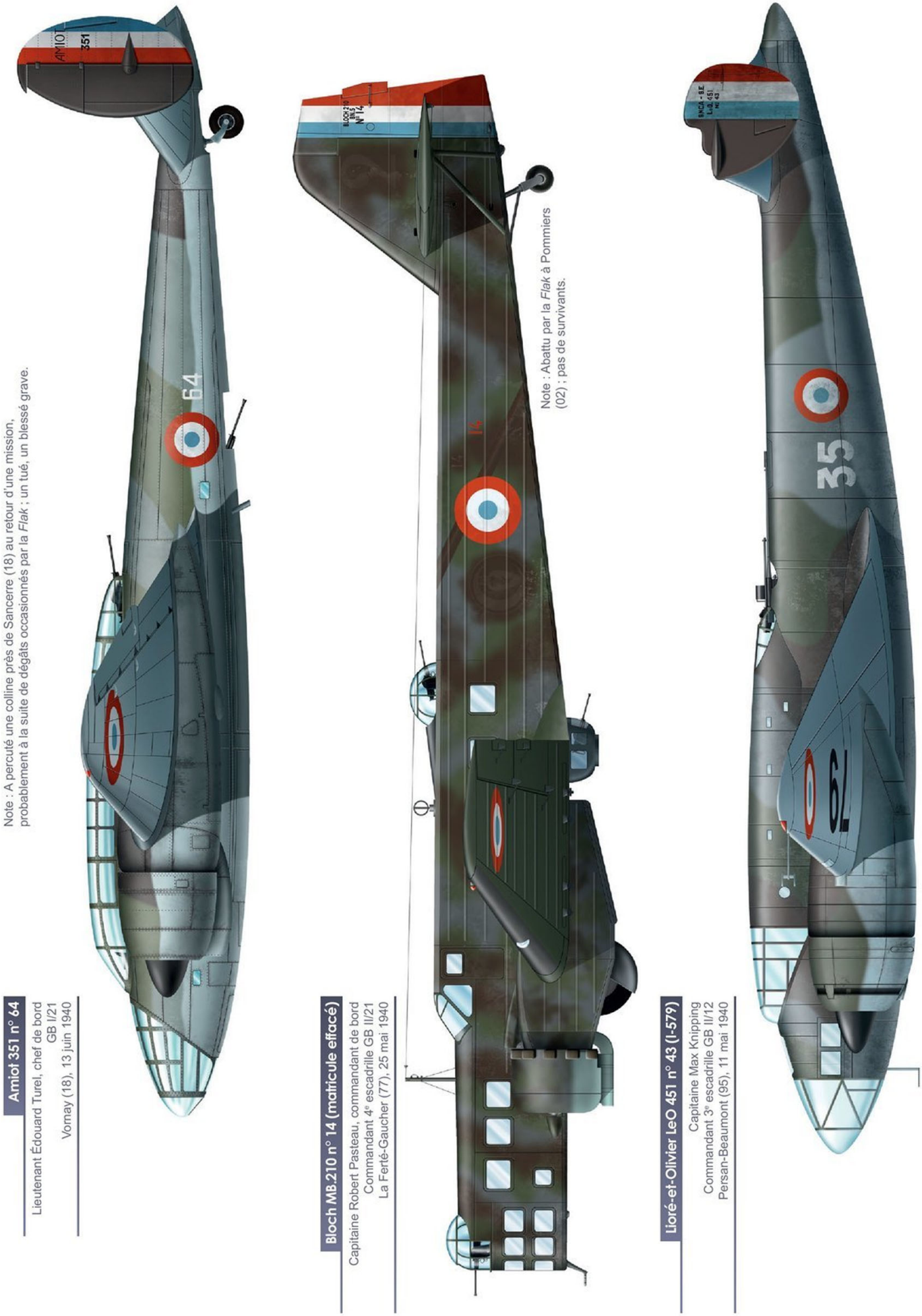
Semblant tout droit sorti d'un meeting de la fin des années trente, ce Dewoitine 510 arbore le très bel insigne des DIABLES ROUGES (3e escadrille du GC II/4). Le bon état général de l'avion et la présence de personnel allemand laissent à penser que cet appareil ancien a pu être utilisé par un CIC en remplacement de modèles plus modernes envoyés au front. Au 23 mai, le CIC de Chartres alignait 25 Dewoitine 500/501/510.

Le Blériot-SPAD 510 n° 56 du CIC de Montpellier, immobilisé sur le terrain de Fréjorgues au 25 juin 1940. Au 23 mai, cette école d'application disposait de 19 de ces vénérables biplans (ainsi que de 30 D.500/510).

Transformée sur D.520 le 23 mai, l'École des moniteurs de Salon-de-Provence détache son chef (commandant Fleurquin) et quatre instructeurs chevronnés (lieutenant Cabaret, adjudants-chefs Boileau et Guillaume, et adjudant David), qui vont grossir les rangs du GC I/3 le 3 juin.

Malheureusement, tous les nouveaux pilotes frais émoulus des CIC n'ont pas cette qualité. Les derniers ayant dû achever leur formation sur un matériel périmé ne connaissent pas leur futur avion d'arme ; ils constituent davantage un boulet qu'un renfort pour des unités constamment sur la brèche et qui ne bénéficient d'aucun répit pour s'occuper des nouveaux arrivants.

Suite p.40



Amiot 351 n° 64
Lieutenant Édouard Turel, chef de bord
GB I/21
Vornay (18), 13 juin 1940

Note : A percuté une colline près de Sancerre (18) au retour d'une mission, probablement à la suite de dégâts occasionnés par la *Flak* ; un tué, un blessé grave.

Bloch MB.210 n° 14 (matricule effacé)
Capitaine Robert Pasteau, commandant de bord
Commandant 4e escadrille GB II/21
La Ferté-Gaucher (77), 25 mai 1940

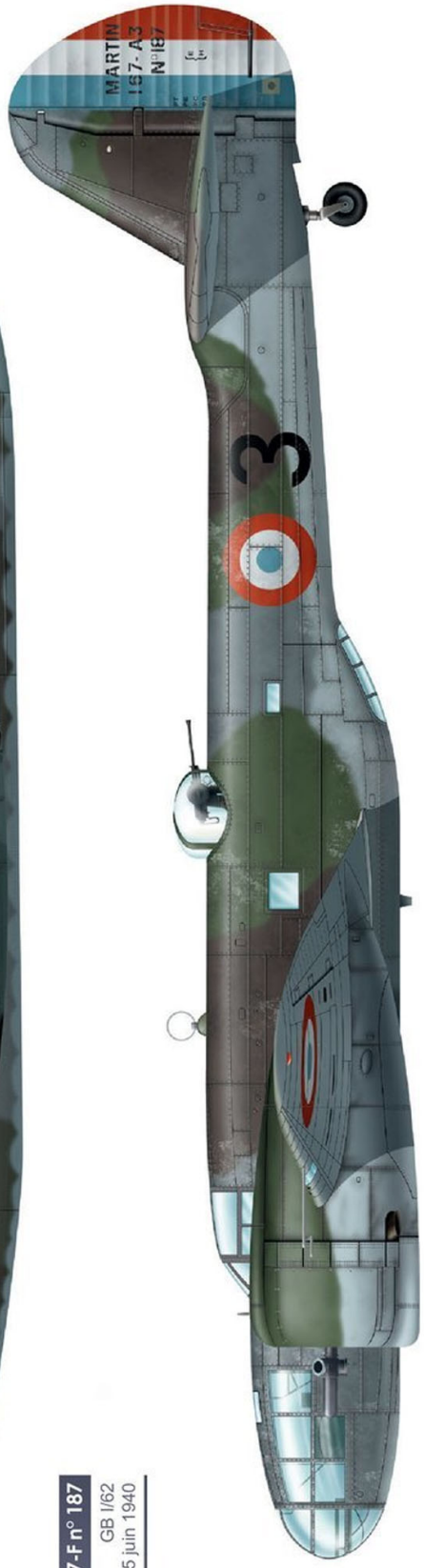
Note : Abattu par la *Flak* à Pommiers (02) ; pas de survivants.

Lioré-et-Olivier LeO 451 n° 43 (I-579)
Capitaine Max Knipping
Commandant 3e escadrille GB II/12
Persan-Beaumont (95), 11 mai 1940

Douglas DB-7 n° 42

Capitaine Paul Couilleau
Commandant 1re escadrille GB I/19
Évreux-Damville (27), 31 mai 1940

Note : Avion endommagé par des Bf 109, posé dans la nature à Auneuil (60) ; équipage indemne rentré.



Glenn Martin 167-F n° 187

GB I/62
Toulouse-Francazal (31), 25 juin 1940

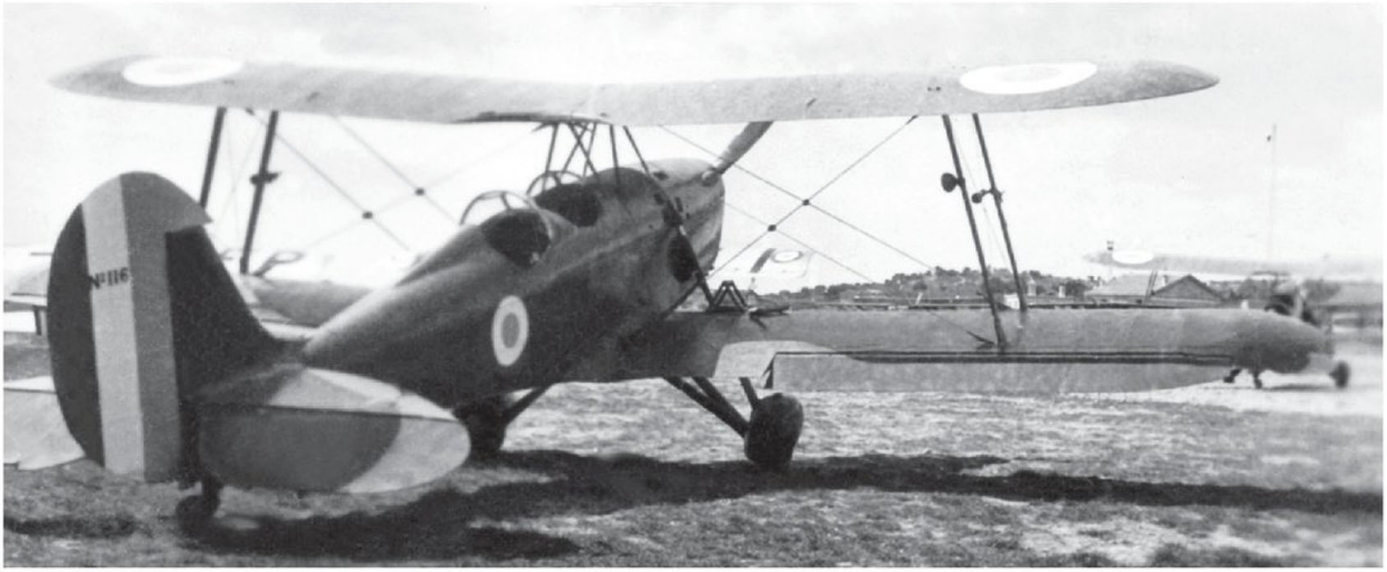
Loire-Nieuport L-N.411 n° 13

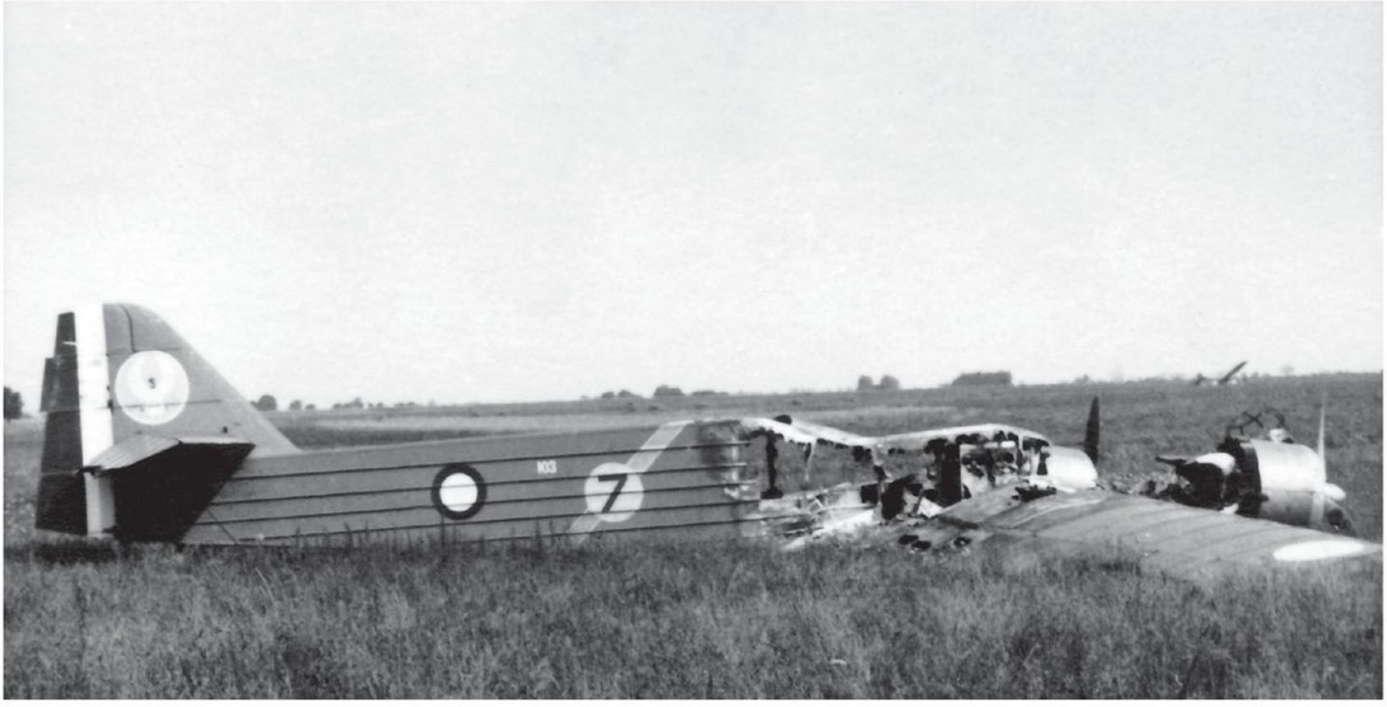
Second maître Joseph Klein
Escadrille AB4
Berck (62), 19 mai 1940

Note : Atteint par la *Flak* lors de l'attaque sur Berlaimont, s'est crashé à Saudemont (62) ; pilote indemne a regagné ses lignes.

© J.M. Guillou / Aérojournal, 2018

S.A.P.
F-ARDS





Le 20 mai, le Groupement n° 9 reçoit 41 appareils et autant d'équipages en provenance des CIB de Caen, Cazaux et Toulouse. Toutefois, le commandant Deperrois, « patron » du GB I/21, ne mâche pas ses mots à propos de la valeur de ces renforts : « Les plus entraînés comptaient deux ou trois heures de vol de nuit depuis le mois de septembre. Ils ignoraient tout des servitudes de la navigation de nuit en temps de guerre, balisage, signaux divers, etc. Ils étaient inutilisables sans une instruction qui fatalement fut menée au groupe de façon superficielle. Le personnel et le matériel arrivés en renfort sont un poids mort que le groupe traînera derrière lui jusqu'à la fin de la campagne. »

Recomplètement
et convoyages

Bien que les usines tournent désormais à des cadences satisfaisantes, des centaines d'appareils neufs continuent à s'accumuler sur les pelouses des usines et sur le tarmac de l'EAA 301, attendant un équipement que les rendra bons de guerre. De ce fait, le recomplètement des unités opérationnelles s'avère assez lent au début de la campagne, ce qui est évidemment préjudiciable à leur activité aérienne face à un ennemi qui se présente systématiquement en supériorité numérique aux points de contact. Le tableau ci-contre donne le cumul des réceptions d'avions neufs – mais aussi de ceux prélevés en seconde ligne (notamment, aux centres d'instruction) – à plusieurs dates données. Si les Morane 406, les Amiot 143 et une petite partie des Curtiss H-75A sont des avions d'occasion en provenance des écoles, l'industrie française n'en a pas moins réalisé le tour de force de livrer un peu plus de 400 avions neufs en trois semaines.

On a rarement évoqué la ponction régulière dans les groupes qu'a nécessité l'absence d'un corps de pilotes convoyeurs. Quand on parcourt les journaux de marche, on reste stupéfait par le nombre d'allers et retours effectués par les navigants de première ligne pour aller chercher du matériel neuf ou de remplacement. Dans bien des cas, les unités combattantes refuseront de détacher du personnel navigant pour aller récupérer du matériel – c'est probablement la raison pour laquelle tous les avions mis à disposition des Armées par l'Intérieur ne trouveront pas preneurs. Chassé de terrain en terrain et incapable de détacher pilotes et mécaniciens, le GC I/2 doit renoncer à prendre en charge des Arsenal VG.33 n° 2 et 4, qui l'attendent à Châteaudun le 12 juin.

Les unités d'élite...
et les autres

La valeur des groupes au combat a été inégale. Il est un fait reconnu que les groupes sur Curtiss ont toujours compté parmi l'élite de la chasse française. Ils ont d'ailleurs été engagés sur le front dès septembre 1939 et, sans nul doute, à se frotter régulièrement à « ceux d'en face », ils ont acquis une expérience que beaucoup d'autres pouvaient leur envier. On n'est d'ailleurs nullement surpris de les retrouver en tête des palmarès et, lorsque l'on parcourt leurs comptes rendus de combat, il est manifeste qu'ils prêtent moins le flanc à la critique sur la façon dont ils ont engagé leurs combats.

Recomplètement des unités opérationnelles
10 mai – 5 juin 1940 (document EMGAA)

Cumul livraisons au soir du	13 mai	20 mai	31 mai	5 juin
Bloch 152	6	26	61	84
Curtiss 75	8	38	85	86 [a]
Dewoitine 520	–	–	23	30
Morane 406	25	77	115	124
Potez 631	–	1	7	12
Chasseurs				336
Amiot 143	12	13	13	13
Amiot 351/354	–	–	10	12
Bloch 210	nc	nc	nc	nc
Breguet 691/693	–	14	48	54 [b]
DB-7	–	–	–	2
Farman 223	–	–	4	4
LeO 451	4	12	66	67
M.167-F	–	–	–	–
Bombardiers				152
Potez 63.11	11	30	73	82
Bloch 174	7	7	7	7
Renseignement				89

[a] dont 8 H-751.
[b] dont 6 Bre 691.

◤ En haut : À la déclaration de guerre, les Sections de l'Aviation populaire sont dissoutes, matériel et instructeurs étant incorporés aux Écoles élémentaires de pilotage (EEP) de l'armée de l'Air. Leur équipement, qui avait fait l'objet de commandes spécifiques (confinant au « clientélisme »), varie du bon (Salmson D.6 Cri-cri) au moins utile (Caudron C.600), mais il existe aussi des modèles considérés comme dangereux, comme le Mauboussin 123, dont on voit ici un exemplaire sur le gésier à Toulouse-Francazal, le 31 mars 1940 (il porte encore l'insigne des SAP). Seuls les D.6 et Caudron C.275 Luciole seront ultérieurement maintenus au sein des EEP, qui recevront une dotation de Morane 230.

◀ Au milieu : Pour resserrer les liens d'amitié entre la France et l'Italie, le ministère de l'Air passe commande de 100 Caproni Ca.164 – une belle amitié qui volera en éclats le 10 juin 1940 ! Seuls 79 sont reçus avant l'entrée en guerre de l'Italie et fort peu sont livrés aux écoles, l'appareil ayant été jugé de pilotage délicat et son moteur peu fiable ; 36 sont transférés en Afrique du Nord et tous les avions existants sont stockés après l'armistice. En décembre 1942, les Allemands mettront la main sur 27 machines qu'ils enverront au pilon et les Italiens en rapatrieront 16 au pays. Pour une raison obscure la numérotation des Ca.164 commençait à... 111 !

◀ En bas : Le Bloch 210 n° 103, qui arbore encore ses décorations de temps de paix à l'époque où il appartenait à la 1re escadrille du GB I/51, a été sabordé avant l'évacuation du CIB (Centre d'instruction au bombardement) de Châteauroux.

L'ordre d'affectation des Dewoitine 520 et des Arsenal VG.33, fleurons de l'industrie aéronautique française en mai 1940, est également révélateur de la hiérarchisation qu'a établie l'EMGAA, consciemment ou non.

À l'inverse, il existe des groupes de « série B », en règle générale ceux composés au départ de réservistes (GC III/9, II/10 et III/10) et ceux de création récente (GC III/1, III/3, III/6 et III/7), ces derniers souvent formés en partie par le dédoublement d'unités existantes. Lorsqu'il s'est agi de leur affecter des pilotes, les commandants des groupes ponctionnés ont profité de l'aubaine pour se débarrasser des éléments qu'ils ne tenaient pas particulièrement à conserver. Outre les pilotes naturellement peu doués ou insuffisamment entraînés, il leur a été affecté les individus de maniement délicat (Pierre Le Gloan au GC III/6 en est un exemple typique). Les commandants de ces nouveaux groupes ont souvent été choisis parmi les officiers d'état-major, qui, pour la plupart n'avaient plus volé en unité depuis plusieurs années. Quand on compare le taux de pertes de ces groupes (toutes causes confondues, car les accidents ont été nombreux) et leur palmarès, on remarque une disparité criante. Toutefois, à mesure de leur renforcement mais aussi de leur engagement, certains de ces groupes et de leurs pilotes se sont distingués par une valeur au combat au-dessus de la moyenne. C'est le cas, par exemple, du sous-lieutenant Henri Dietrich du GC II/10, qui a revendiqué quatre victoires en trois sorties le 5 juin. L'autre cas, le plus connu, est évidemment celui de l'adjudant-chef Pierre Le Gloan, vainqueur de cinq avions italiens le 15 juin, un exploit qu'aucun pilote n'avait réalisé depuis René Fonck et qui lui a valu une promotion immédiate au rang de sous-lieutenant.

Le colt de mon père

Le sergent-chef Daniel Corrin, pilote au GC I/8, revient sur un épisode qui l'a particulièrement marqué. Malheureusement, après avoir consulté ses carnets de vols, nous n'avons pas pu dater de manière précise cet événement qui a dû se produire dans le courant du mois de juin 1940 [a], mais nous n'avons aucune raison de douter de sa parole.

« Début juin, comme mon avion était en réparation [b], mon chef d'escadrille est venu me trouver. Il m'a dit qu'il cherchait un volontaire pour aller récupérer un Bloch neuf qui nous attendait à Châteauroux. Sans même attendre ma réponse, il m'a tendu mon ordre de mission et un bon de transport. Je suis parti le lendemain matin : en train depuis Claye-Souilly, puis en métro entre la gare de l'Est et celle d'Austerlitz, à nouveau en train jusqu'à Châteauroux. À la sortie de la gare, j'ai eu la chance de prendre place dans un camion militaire qui se rendait, tout comme moi, à Déols, où se trouvait l'usine Bloch.

« À l'entrée de l'usine, j'ai été aiguillé vers le bureau d'un responsable, qui a examiné mon ordre de mission. Il m'a dit que tout était en ordre et que je trouverai mon avion de l'autre côté du bâtiment D. Il m'a indiqué le trajet à suivre. En débouchant de l'autre côté du bâtiment, celui qui donne sur les pistes, j'ai été saisi par la scène qui s'offrait à moi. Une bonne centaine d'ouvriers étaient assis par terre pour écouter l'un des leurs les haranguer. J'étais un peu loin pour comprendre tout ce qu'il disait, mais les mots "camarades", "horaires de travail" et même "grève" » m'ont sauté aux oreilles. J'ai commencé à sentir la colère bouillonner en moi. Nous étions en pleine guerre et ces gens-là ne pensaient qu'à leurs revendications syndicales ! J'ai avisé ce qui semblait être un contre-maître un peu en retrait. Je lui ai dit que j'étais pilote de chasse et que je venais chercher un avion dont nous avions le plus pressant besoin au front. Il a haussé les épaules en me répondant : "*Il faudra attendre que le meeting soit terminé*".

« Cette fois, mon sang n'a fait qu'un tour. Je ne me séparais jamais de mon arme personnelle : un colt avec la crosse en nacre que m'avait donné mon père. J'ai dégainé et ai tiré deux coups en l'air ! Les ouvriers se sont égayés dans la nature comme un vol d'étourneau. On m'a rapidement conduit à mon avion, sans même vérifier si mes papiers étaient en règle. Les pleins avaient été faits et j'ai pu décoller rapidement. Une heure après, j'étais de retour à Claye-Souilly.

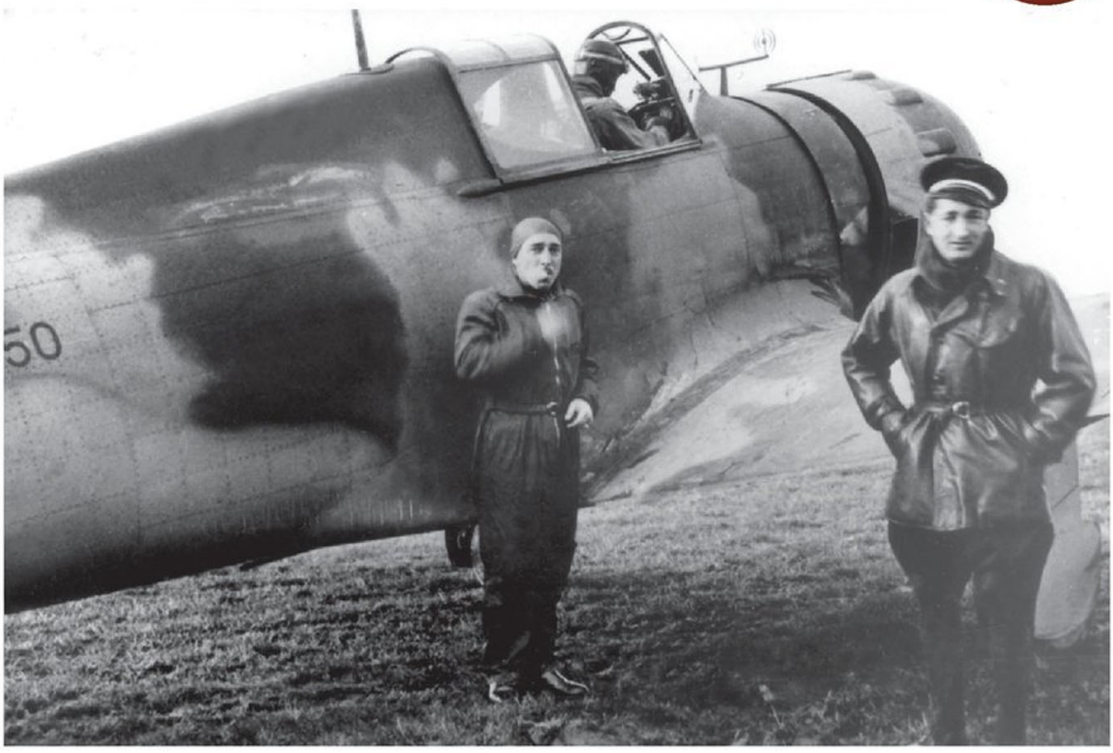
« Le lendemain, mon commandant de groupe m'a convoqué. Il m'a dit qu'il avait été vaguement mis au courant de ce qui s'était passé à Châteauroux, qu'il ne voulait pas en savoir davantage et que, de toute façon, il ne me serait plus jamais confié de mission de convoyage ! » ■

▲ Le sergent-chef Daniel Corrin en juin 1940. (SHD/Air)

[a] Entretien avec Daniel Corrin , 1996.

[b] Le 3 juin, il a percuté au décollage sur alerte le MB.152 du sergent-chef Maurel ; l'hélice a découpé l'avant du fuselage et le canon droit a perforé l'habitacle.

◢ Les quatre groupes de 4e et 5e escadres, équipés en Curtiss H-75A, font partie des unités d'élite de la chasse française en 1940, même si cette notion n'a rien d'officiel et reste purement subjective.
Le H-75A-2 n° 140, endommagé au combat le 7 juin, sera abandonné à Montpellier-Fréjorgues avant le transfert du GC II/5 en Afrique du Nord. Affecté à l'origine au CIC de Chartres, où il a été codé « 1 » (on distingue ce chiffre sur l'extrados droit), il rejoint la 3e escadrille (« Les Sioux ») du GC II/5 le 31 mai et sera décoré de la fameuse tête de chef séminole sur une bande verte, adoptée par les volontaires américains de l'escadrille *La Fayette* (N124) en 1916.



▶ Aux commandes du Bloch 151 n° 50 du GC II/10 à Rouen-Boos, au cours de l'hiver 1939-40, le sous-lieutenant Henri Dietrich, qui s'illustrera le 5 juin 1940. Devant l'avion, à droite, l'adjudant Roger Angibault. (SHD/Air)

◢ Alignement de Morane 406 du DIAP (Dépôt d'instruction de l'aviation polonaise) à Lyon-Bron, le 27 mars 1940, avant le départ des premières patrouilles qui vont renforcer six groupes de chasse de l'armée de l'Air (file de droite – tous les avions arborent le damier rouge et blanc). Au premier plan, le n° 1031 (curieusement équipé du collecteur Bronzavia) du lieutenant Kazimierz Bursztyn et le n° 948 du sous-lieutenant Wladysław Chciuk, tous deux affectés au GC III/1 ; le troisième pilote qui les accompagnera est le sous-lieutenant Wladysław Gnys.

Le cas particulier
des Polonais

S'il avait existé une catégorie « Z », c'est certainement celle qui aurait le mieux convenu aux pilotes polonais. L'EMGAA ne leur faisant absolument confiance, sans parler de la barrière de la langue et la méconnaissance des procédures propres à l'armée de l'Air, ils ont été disséminés par patrouilles de trois dans les groupes de chasse pour être « mieux encadrés » (lire : noyautés). Ils ont aussi servi à former des patrouilles de défense du territoire [9], unités marginales équipées d'avions d'occasion ou dont personne ne savait quoi faire (Koolhoven).

[9] Que les Polonais ont baptisées « patrouilles de cheminée ».

[10] 6 avril 1940.

À force de se voir réclamer la constitution d'une unité entièrement polonaise, l'EMGAA a fini par accepter la création du GC I/145 [10], placé sous la tutelle du commandant Lionel de Marmier. Faute de pouvoir recevoir des Bloch 152, il est équipé de Caudron C.714, un type rejeté par l'armée de l'Air, car jugé médiocre, voire dangereux – ce qui en dit long sur l'estime en laquelle les Polonais étaient tenus ! Lionel de Marmier a lui-même été peu tendre avec ses protégés :

« Nous considérons, a-t-il écrit dans un compte rendu en date du 7 juin, que le rendement d'un pilote sera environ 70 % inférieur au rendement de ses camarades noyautés dans des escadrilles françaises. Ces gens [*sic*], de caractère slave, sont incapables de comprendre le rôle important qui leur est alloué et voient la guerre actuelle sous le même angle que leur propre guerre.

Exemple : incapables de tenir un horaire et il faut s'attendre à des retards variant entre 30 et 40 minutes au départ des patrouilles. Ce groupe donne l'impression d'un frêle esquif dans une mer démontée et inconnue d'eux. »
Qu'est-ce qui a valu aux Polonais ce traitement, alors que les pilotes tchèques ont été accueillis les bras ouverts et ont été affectés aux unités les plus prestigieuses ? Probablement le fait que leur aviation a été désintégrée en quelques jours et que l'état-major français est resté sur la fausse impression qu'ils ne se sont pas battus à fond. Bref, en haut lieu, personne ne faisait confiance aux « Polaks ».
Quand on pense que la contribution des Polonais à la Bataille d'Angleterre a été décisive et que le premier *Squadron* entièrement polonais au sein de la RAF figure parmi les « top-scorers » de cette période, on mesure à quel point les Français étaient à côté de la plaque !
Les aviateurs polonais n'ont pas non plus été très tendres avec leurs hôtes, ainsi que l'a écrit le lieutenant Marian Trzebinski, affecté au GC III/1 [11] :
« Pendant notre séjour à l'unité, nous avons volé bien davantage que les Français et en particulier les officiers. En un mois, nous avions exécuté autant de missions que chaque Français depuis le début de la guerre. Ils évitaient soigneusement de survoler le front, préférant tourner autour de leur terrain. Les sous-officiers français volaient nettement plus et montraient beaucoup de courage. En l'air, ils commandaient non seulement des sections, mais parfois même l'escadrille. Les officiers français se défilaient pour les missions dangereuses sous les prétextes les plus fallacieux. En général, ils manquaient de discipline, d'esprit combattif et de courage ; leurs compétences militaires étaient médiocres. »
Nous laisserons à l'auteur de ces lignes la responsabilité de ses propos.

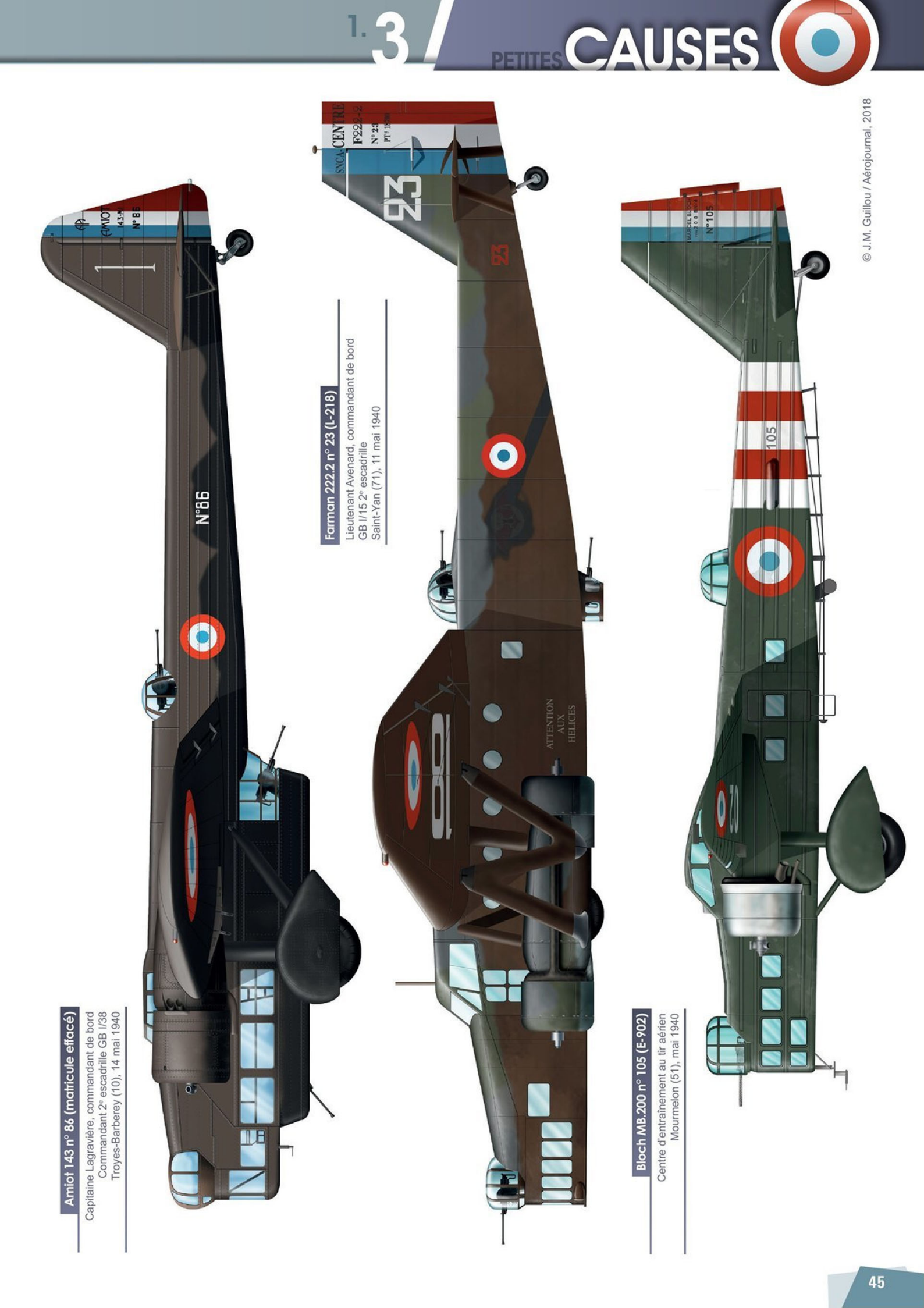
Tactiques de combat et discipline

Sur le plan des tactiques de combat, la chasse allemande part avec une longueur d'avance. Grâce à ses deux théoriciens de la guerre aérienne que sont Günther Lützow et Werner Mölders, digne héritiers du « père de la chasse allemande », Oswald Boelcke, elle a expérimenté avec un franc succès un nouveau dispositif de combat pendant la guerre d'Espagne : deux sections de deux appareils, avec chacune un leader et un ailier, qui peuvent se protéger de manière réciproque ; tandis que chaque ailier veille sur la bonne santé de son leader, celui-ci peut venir prêter main-forte à son second en cas de besoin.
Cette tactique révolutionnaire ne sera copiée par les Britanniques, non sans réticence, qu'à partir de mai 1941 avec le « Finger Four » initié par Douglas Bader, et l'USAAF sera encore un peu plus longue à réagir. Car, issue de l'Armée et de la Cavalerie, l'aviation fonctionne dans le monde entier en mode ternaire : un leader et deux ailiers.
La chasse française en est restée au dispositif classique de patrouille à trois avions [12] : un chef de patrouille, un ailier légèrement en retrait et un peu plus haut, et un second ailier lui aussi en retrait mais un peu plus bas. Tant qu'il s'agit de voler tout droit, tout se passe pour le mieux. En cas de virage, cela se complique : les deux ailiers doivent permuter, l'un passant par-dessus et l'autre par-dessous. À l'entraînement, la manœuvre mainte fois répétée est réalisée à la perfection. Toutefois, si la patrouille est surprise par une formation ennemie, le « break » exécuté par le leader prend souvent ses ailiers par surprise – vu que les uns et les autres ne communiquent pas par radio. La manœuvre prend alors l'allure d'un sauve-qui-peut général et le combat se transforme en une série de duels individuels, où chaque membre de la patrouille se retrouve sans la moindre protection d'un équipier.
Le pilote de chasse français a les défauts des qualités d'un peuple dont la discipline ne constitue pas l'une des vertus essentielles.

[11] *Aéro-Journal* n° 19 (juin 2001).

[12] Vocable de l'armée de l'Air de 1940 : patrouille (3 avions) ; patrouille simple (2 avions) ; patrouille double (6 avions) ; patrouille simple double (4 avions) ; patrouille triple (9 avions) ; etc.

▼ Départ d'une patrouille de la 4e escadrille du GC II/3 à Connantre, en avril 1940. La 3e escadrille portait une bande diagonale bleue et la 4e une bande rouge. Scène typique d'un terrain de campagne d'un groupe de chasse en 1940 : une patrouille (soit trois avions) décolle pour une mission, son chef en tête. Comme dans la plupart des aviations de l'époque, il s'agissait du dispositif de base, qui pouvait se décliner en de nombreuses variantes, dont la plupart néanmoins consistaient en un multiple de trois. (©ECPA-D/France/Photographe inconnu)



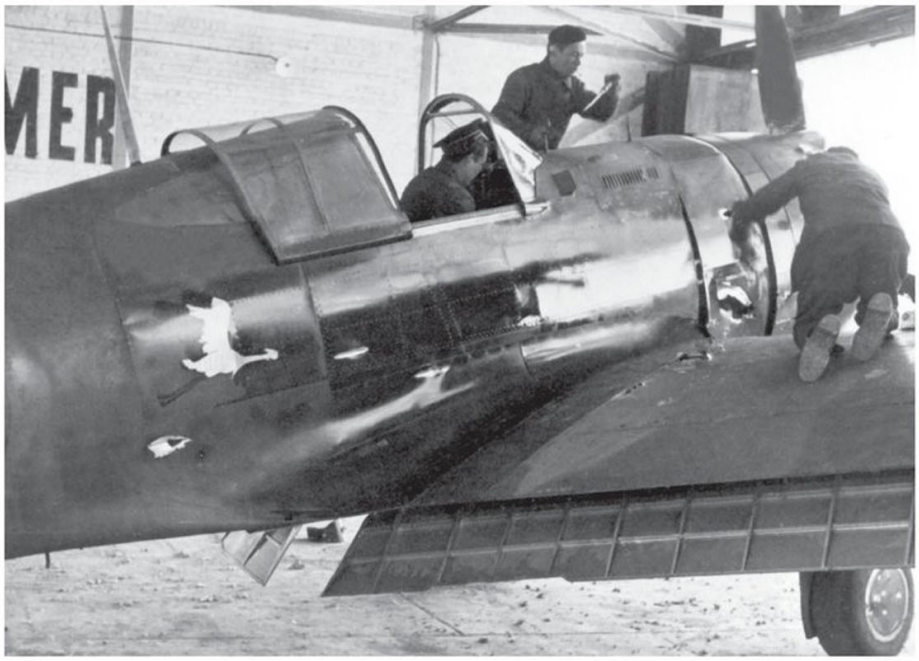
Amiot 143 n° 86 (matricule effacé)
Capitaine Lagravière, commandant de bord
Commandant 2e escadrille GB I/38
Troyes-Barberey (10), 14 mai 1940

Farman 222.2 n° 23 (L-218)
Lieutenant Avenard, commandant de bord
GB I/15 2e escadrille
Saint-Yan (71), 11 mai 1940

Bloch MB.200 n° 105 (E-902)
Centre d'entraînement au tir aérien
Mourmelon (51), mai 1940

© J.M. Guillou / Aérojournal, 2018

Au cours des combats, les ailiers rompent fréquemment la formation pour « y aller seuls », désorganisant le dispositif et s'offrant à découvert à un ennemi, souvent plus nombreux et plus discipliné.
Le commandant du GC II/4 conclut son rapport sur un combat par cette remarque : « Le palmarès aurait été plus riche encore si les attaques avaient été plus coordonnées et si certains chasseurs avaient un peu moins cherché à descendre leur boche ».
Il n'est pas rare non plus de voir des patrouilles hautes, dites de protection, quitter leur position en altitude pour se joindre au combat. La première escadrille de Messerschmitt qui se présente coiffe ainsi tout le monde. Le 14 mai, trois patrouilles du GC II/1 couvrent le secteur de Flize-Sedan au moment au surgissent neuf Ju 87. Tous les Bloch 152 plongent sur les *Stukas*, en délaissant toute couverture en altitude. Peu après arrivent par surprise les Bf 109 de l'escorte. Un Bloch est fortement endommagé et le capitaine Albert Coiral (commandant la 4e escadrille) est abattu et tué.
Les patrouilles hautes, qui devraient être réservées à la protection des autres patrouilles, engagent le combat aussi souvent qu'elles le peuvent. Réflexe bien compréhensible dans les circonstances du moment, mais, en ce faisant, elles abandonnent les patrouilles basses à leur sort. Et avec le double avantage de l'altitude et du soleil, les Messerschmitt les privent de toute possibilité de manœuvre. C'est ainsi que le 24 mai, le commandant Pierre Castanier, commandant le GC III/6, est tué et l'un de ses ailiers fait prisonnier. Ils appartenaient à la patrouille basse que la patrouille haute du GC II/3 aurait dû protéger. Mais, à ce moment, celle-ci avait engagé le combat avec des Do 17.



▲ Retour difficile pour le commandant Marcel Hugues, « patron » du GC II/5, le 18 mai, après que son H-75A n° 144 a été poivré par des Bf 109 ; il se réussira à se poser à Metz-Frescaty. À 48 ans, il avait derrière lui un passé glorieux lors de la Grande Guerre, se traduisant, notamment, par l'homologation de 12 victoires. (Photo M. Hugues)

Cette question ne sera réglée que quand les Américains prendront les choses en main en 1943 ! Ce n'est qu'avec la reprise de la lutte aux côtés des Alliés que les Forces aériennes françaises deviendront une aviation de combat disciplinée aux tactiques modernes.
À l'inverse des *Gruppenkommandeure* de la Luftwaffe et des *Squadron Leaders* de la RAF, les commandants de groupe de chasse sont considérés comme des officiers « administratifs » et participent de ce fait rarement aux missions (quoique certains ont payé de leur personne [13] et quatre sont tombés en combat aérien). Sur le plan psychologique, ce n'est sans doute pas une bonne méthode.
En revanche, la chasse française a validé un excellent principe. Le commandement des patrouilles est confié non en fonction du grade, mais en fonction de l'expérience. Ainsi il est fréquent de voir des sous-officiers conduire des officiers au combat. Ce principe a cependant ses limites : les commandants de groupe et d'escadrille ne laissent à personne d'autre le soin de commander les patrouilles.

Un rendement médiocre

Dans l'ensemble, le rendement de l'aviation française a été assez faible. On passera sur quelques cas extrêmes comme celui, déjà cité, du GAO 516 qui n'effectua qu'une seule et unique mission de guerre, ou comme ceux des GAO dépendant de la VIIe Armée, auxquels les premières missions n'ont pas été commandées avant le 13 mai.
On peut déjà se poser quelques questions à propos des groupes de bombardement d'assaut. Il est vrai que leurs premières sorties se sont achevées dans un bain de sang. Mais la gravité de la situation ne dictait-elle pas sa loi ? Entre le 13 et le 20 mai, le Groupement n° 18 et le GBA II/35 n'exécutent que 32 sorties (le 19 mai, aucune mission n'est demandée). Or, le 13 mai, ce

Moyenne de sorties quotidiennes de quinze pilotes de chasse

Pilote	GC	Heures de vol			Miss. Guerre	Moy. Quot.
		30/04	25/06	Total		
Leenhardt	III/1	526	579	53	31	0,78
Tariel	III/1	702	773	71	36	0,9
Lansoy	III/2	424	485	61	29	0,73
Lechat	III/2	2384	2426	42	20	0,5
Pizon	III/2	484	559	75	29	0,73
Gouzi	III/3	263	298	35	13	0,33
Tardy de Montravel	I/4	?	525	?	22	0,55
Plubeau [a]	II/4	1539	1591	52	34	1,1
Accart [b]	I/5	1492	1589	97	38	1,73
Casenobe	II/5	913	991	78	37	0,93
Brémond d'Ars	II/5	345	389	44	21	0,53
Lamblin	II/7	948	1017	69	27	0,68
Castel	I/8	827	852	25	17	0,43
Corrin	I/8	49	570	73	38	0,95
Gille	II/10	1483	1542	59	36	0,9

Les heures de vol sont données dans leur globalité et ne concernent pas uniquement les missions de guerre. Les missions de guerre n'impliquent pas forcéme,t un contact abec l'ennemei. La moyenne a été calculée sur 40 jours de combat.
[a] Hors de combat le 9 juin (moyenne calculée sur 31 jours)
[b] Hors de combat le 1er juin (moyenne calculée sur 22 jours)
Remerciements à Lionel Persyn pour son aide précieuse

groupement dispose encore de 11 avions en état de vol. Revenons à la chasse, qui offre à l'historien l'incomparable avantage de posséder des archives et des statistiques plus complètes que celles des autres spécialités.

La moyenne des sorties de la chasse s'établit à moins d'une mission par jour et par avion disponible, avec quelques pointes, qui, en tout état de cause, n'atteignent pas plus de 1,5 sortie. Faute de statistiques régulières sur le nombre de pilotes disponibles (elles n'ont été établies qu'à certaines dates), nous devons, une fois encore, nous en remettre à la technique de l'exemple pour déterminer le taux de sortie quotidien des pilotes de chasse français.

Nous avons retenu quinze pilotes, certains chevronnés (plus de 1 000 heures de vol), d'autres ne dépassant pas 500 heures de vol. On se rend compte que seulement deux pilotes sur les quinze retenus ont dépassé une mission par jour de combat, quatre autres s'en approchant. D'ailleurs, dans une directive d'octobre 1939, le général Pinsard, commandant le Groupement n° 21, a fixé un plafond à deux sorties par jour et par pilote, de manière à éviter une usure prématurée des hommes et du matériel. Les Allemands n'avaient pas, semble-t-il, un tel sens de l'économie.

Il convient toutefois d'apporter deux correctifs. D'abord, les pilotes de chasse ont réalisé la majorité de leurs sorties entre le 10 mai et le 10 juin et le calcul sur 40 jours de combat ne leur rend effectivement pas justice. D'un autre côté, nous avons trouvé dans les archives un certain nombre de sorties comptées comme « missions de guerre » et qui ne sont en fait que des décollages sur alerte – temps de vol 15 minutes, pas de contact avec l'ennemi, même pas visuel [14]. En outre, les cahiers d'ordre qui existent encore montrent qu'en règle générale 25 % des pilotes ont réalisé 75 % des missions. Dans son étude sur les Breguet d'assaut, Raymond Danel donne la liste nominative des sorties du GBA I/51 [15]. Pour les 16 pilotes survivants (sur 22 affectés), la répartition est la suivante :

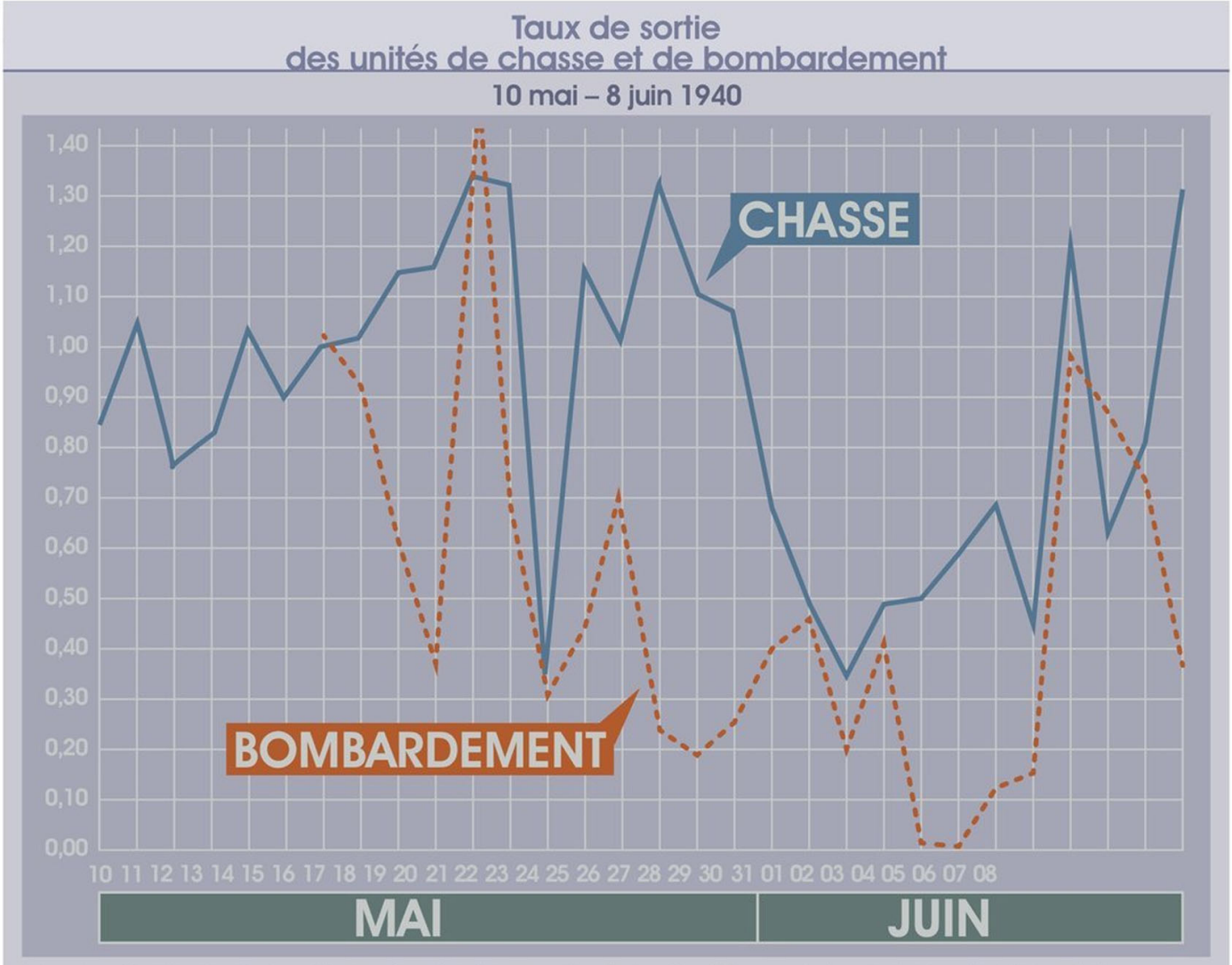
- 0 à 1 mission : 4 pilotes
- 3 à 4 missions : 4 pilotes
- 5 à 6 missions : 5 pilotes
- 7 à 8 missions : 3 pilotes

Le graphique ci-dessous corrobore donc tout à fait le tableau page de gauche et montre clairement un taux de sortie relativement bas (moyenne de 0,80 pour les quinze pilotes). De telles statistiques sont malheureusement impossibles à établir pour la Luftwaffe. Si l'on connaît avec plus ou moins d'exactitude le nombre de sorties de différents groupes, il n'existe pas d'état donnant leur nombre d'appareils disponibles au jour le jour. On ne peut donc se fier qu'aux comptes rendus des pilotes. La plupart de ceux-ci concernent surtout les chefs d'escadrille et de groupe (futurs as), qui, en règle générale, volaient plus que les autres.

[13] Le commandant Jules Morlat, « patron » du GC II/3, a revendiqué trois victoires.

[14] C'est le cas de certains instructeurs de CIC, frustrés de ne pas pouvoir participer aux opérations en cours, et qui ont, probablement, trouvé là une manière de se faire attribuer la Croix de Guerre et quelques palmes...

[15] *Icare* n° 51, printemps 1977.



Le taux de sortie est le ratio entre le nombre de sorties effectuées et le nombre d'avions disponibles (une mission de trois avions égale trois sorties).
Pour la chasse, le nombre d'avions disponibles est celui de la veille à 17h00 (SHD/Air, cote 1D51). Pour le bombardement, les disponibilités s'entendent le jour même à zéro heure et comprennent les Groupements n° 1 (M167-F), n° 2 (DB-7), n° 6 et 7 (LeO 451), n° 9 (Am 143, Am 351/354, MB.210), n° 10 (Am 143), n° 15 (F.222) et n° 18 et 19 (Bre 693) à mesure de leur engagement (SHD/Air cote 2D24).

▶ Chargé avec trois autres Laté 298 de l'escadrille T2 de retrouver un convoi de chars allemands entre Samer et Boulogne, dans la matinée du 23 mai, le n° 4 est descendu par des Bf 109 de la 3./JG 27 ; il exécute un atterrissage forcé à Boisjean (Pas-de-Calais), à une dizaine de kilomètres à l'est de Berck – un exercice particulièrement délicat pour un hydravion à flotteurs ! Les seconds maîtres Halgand (pilote) et Le Pezron, blessés, sont faits prisonniers, mais le quartier maître Tessel décédera des suites de ses blessures. L'état-major de l'Aéronautique navale fonctionne déjà en mode panique pour envoyer ses hydravions de torpillage dans des missions contre nature.

Dans les *Jagdgeschwader*, la plupart des pilotes ont ainsi accompli de 1 à 2 missions par jour, tandis que dans les *Stukageschwader*, en particulier au-dessus de Sedan, de nombreux pilotes ont dépassé le double. On peut citer un exemple, celui de Dietrich Hrabak, qui, avant de devenir l'un des grands *Kommodores* de la Luftwaffe, a combattu en France avec le I./JG 52. Entre le 10 mai et le 10 juin, il a accompli 68 missions en un peu plus de 82 heures de vol ; ce qui représente une moyenne de 2,25 sorties par jour (avec des pointes à quatre sorties le 13 mai et le 1er juin) et de 1 heure 20 minutes de vol par mission (obtenant au passage six victoires confirmées).

Autre exemple, l'*Unteroffizier* G. Wöhl, mitrailleur d'un Bf 110 de la 2./ZG 1, fait prisonnier par les Français le 4 juin. Entre sa première mission, le 23 mai et la dernière couchée sur son carnet de vol le 30 mai, il a accompli dix sorties, dont trois le 25 mai et deux le 29 mai. Le 6 juin, la JG 27 exécute 265 sorties en 17 missions ; elle dispose à cette date d'environ 125 à 130 Bf 109 E disponibles.

On comprend peut-être mieux ainsi l'une des raisons annexes de la supériorité numérique affichée par la Luftwaffe sur le champ de bataille. Avec des effectifs déjà plus importants, la chasse allemande a manifesté une plus grande présence. Son organisation technique au sol, apparemment supérieure à celle de l'aviation française, a autorisé ce tour de force qui ne fera que s'amplifier avec le temps (en juin 1941 en Russie, la plupart des pilotes allemands réaliseront au moins 5 missions par jour).

Parer
au plus pressé

Dépassé par les événements, dominé sur les plans quantitatif, qualitatif et intellectuel par un ennemi plus imaginatif, qui privilégie la vitesse à la sécurité et le mouvement au statisme, le Haut commandement français ne peut que parer au plus pressé. Obsédé par le « qu'en dira-t-on » de l'infanterie et des civils, il organise des missions aussi stériles que coûteuses juste pour « montrer nos cocardes ». Pour ne pas avoir pris au sérieux les renseignements de l'aviation sur la percée des Ardennes, il se voit contraint de monter une mission suicide sur les ponts de la Meuse, le 14 mai. Méconnaissant le principe de saturation, il fait effectuer des missions de harcèlement par de petits pelotons de bombardiers, dont l'espacement dans le temps facilite la tâche des Messerschmitt 109. Il demande à l'aéronautique Navale des missions contre

nature qui voient des hydravions Laté 298 bombarder des objectifs terrestres.
Des Morane 406 sont envoyés mitrailler des colonnes de blindés, alors que les Potez 631 et 63.11, avec leur armement renforcé et leurs moteurs en étoile, auraient été sinon plus efficaces, tout au moins moins vulnérables. Évidemment, il aurait fallu que l'EMGAA ait au préalable défini une doctrine d'emploi pour ce type de mission !
Or, il semble que ce soit en fait le contraire, comme semble le prouver un incident survenu le 9 septembre 1939. De retour de mission, trois MS.406 du GC I/3 mitraillent – sans autorisation – le terrain de St. Arnual, satellite de Sarrebruck, revendiquant la destruction de trois avions allemands et quelques dommages aux installations ; dès son retour, le chef de patrouille, le lieutenant Gaston Lacombe, est convoqué au PC du général Pennès, commandant la ZOAE, qui lui passe une mémorable « soufflante »... En ce début de « Drôle de guerre » (c'était, en effet, une guerre bien curieuse !), l'état -major français craignait qu'en représailles les Allemands ne viennent mitrailler leurs propres terrains – ils ne s'en priveront pas en mai-juin 40. Plus jamais les avions français n'attaqueront les aérodromes ennemis – pas davantage en Syrie en juin 1941, lorsque l'armée de l'Air de l'armistice jouissait pourtant de la supériorité aérienne.

▼ Réarmement des mitrailleuses d'aile sur ce Potez 63.11 (photo prise en 1941). En configuration maximale, ce type pouvait être équipé de 12 mitrailleuses (dont 2 mobiles), bien évidemment, au détriment des performances de l'appareil ; néanmoins, on n'en connaît pas d'exemple, probablement parce qu'il ne s'agissait pas d'une demande de l'EMGAA, qui n'avait aucune doctrine d'emploi pour ce genre d'intervention. (©ECPA-D/France/Photographe inconnu)

Une aviation sacrifiée

Ce furent bien des missions de sacrifice. Non pas parce que l'aviation ne fut pas engagée « dans les conditions prévues pour son emploi normal », mais bien parce que son « emploi normal » reposait sur des conceptions que la guerre d'Espagne avait rendues caduques.
Un mois après le déclenchement de la grande bagarre, les responsables ont enfin eu la révélation de la manière de mener une guerre aérienne moderne. Il était temps ! Le 11 juin, le général René Bouscat, commandant la ZOAE, publie son *Instruction sur l'emploi de l'aviation de chasse dans la bataille terrestre défensive*. Non dénuée de bon sens, cette instruction, qui reprend, entre autres, le principe de la *freie Jagd* allemande, n'est cependant plus alors qu'un recueil de vœux pieux. Quand on y lit que « la contre-préparation aérienne repose sur la transmission rapide d'un signal d'alerte aux formations de chasse intéressées », on se dit qu'il y avait encore du pain sur la planche. Stratégie inadaptée, déficit en pilotes, renforts insuffisants, absence de transmissions fiables et rapides... autant de raisons qui ont permis à la Luftwaffe d'obtenir la supériorité aérienne. ■

Potez 63.11 n° 814 (sans matricule)

1re escadrille GR I/14
Accidenté à Troyes (10), 12 juin 1940.

Potez 63.11 n° 641 (sans matricule)

Lieutenant Laneyrie, commandant de bord
GAO 515
Connantre (51), juin 1940

ANF Les Mureaux 115 n° 45 (X-529)

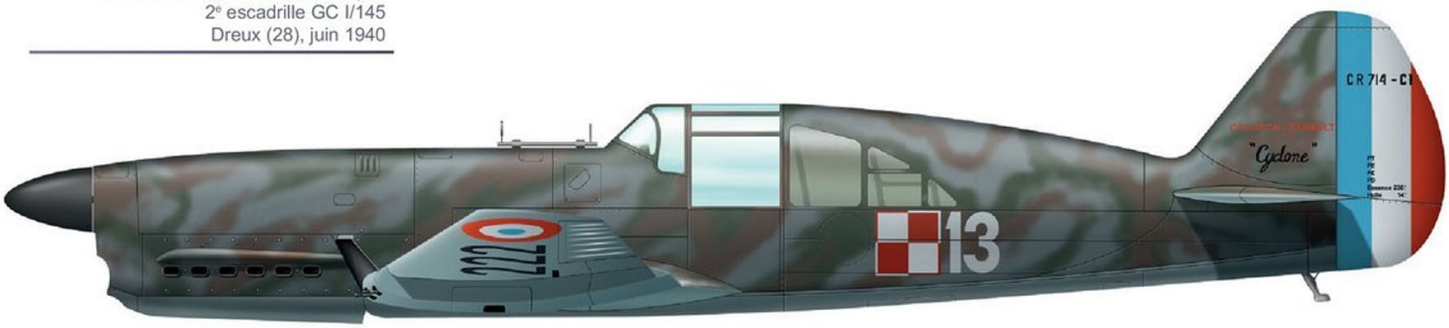
Sergent Birez
GAO 502
La Fère-Courbes (02), 10 mai 1940

Bloch MB.174 n° 35

Sergent-chef Georges Cugnot
GR I/52 1re escadrille
Marigny-le-Grand (51), 19 mai 1940

Caudron C.714 n° 32 (I-222)

Sous-lieutenant Bolesław Gladych
2e escadrille GC I/145
Dreux (28), juin 1940



Koolhoven FK.58A n° 17

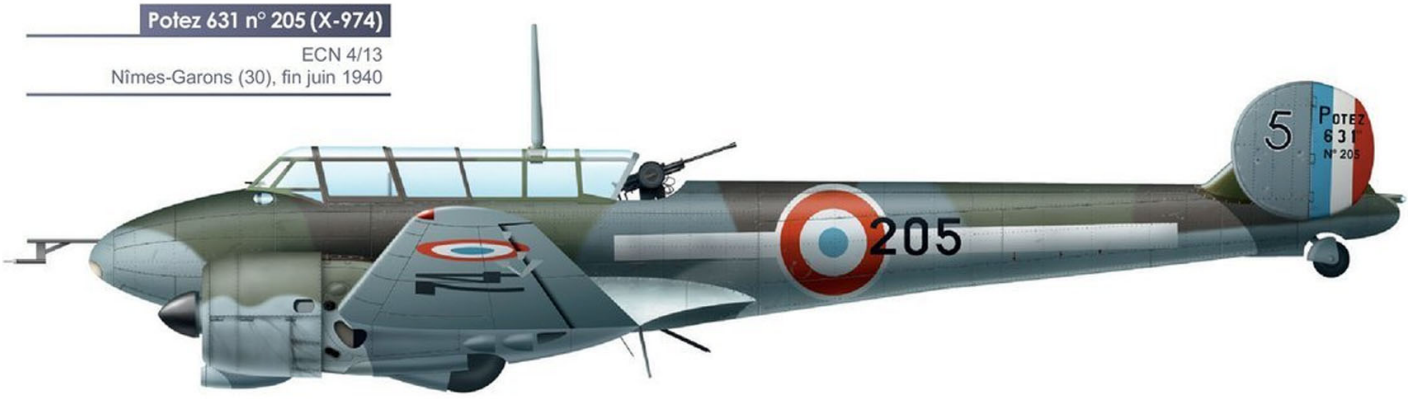
Patrouille DAT
Aulnat (63), 7 juin 1940

Arsenal VG.33 n° 01

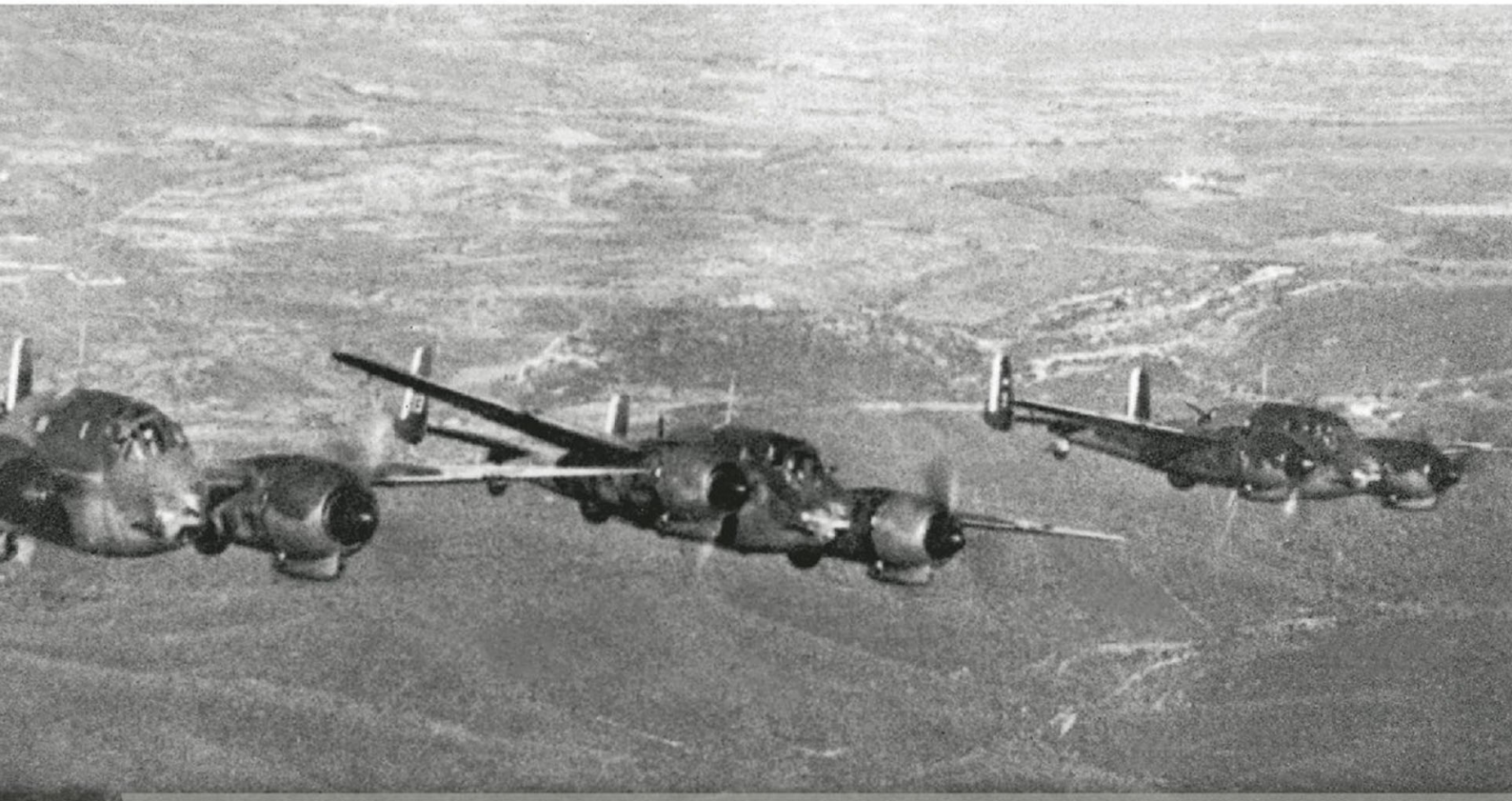
CEMA
Orléans-Bricy (45), avril 1940

Potez 631 n° 205 (X-974)

ECN 4/13
Nîmes-Garons (30), fin juin 1940



© J.M. Guillou / Aérojournal, 2018



ALLER SIMPLE VERS L'ENFER

L'aviation d'assaut de l'armée de l'Air en mai-juin 1940

« Aucune théorie de temps de paix ne résiste au premier choc avec l'ennemi. »
Carl von Clausewitz (*Vom Krieg*)

Au signal du chef de dispositif, les onze Breguet reprennent un peu d'altitude pour passer au ras des toits des premières maisons de l'arrondissement Sud-Est de Maastricht. Comme à la parade, les quatre sections, volant impeccablement en échelon refusé vers la droite, franchissent la Meuse et virent ensuite sur leur gauche ; elles se séparent au-dessus du faubourg de Kesselt en conservant leur formation.

La première section fonce droit sur Tongres pour prendre la N 79 en enfilade en direction de Saint-Trond ; deux autres s'engagent sur la portion de la même route entre Maastricht et Tongres ; enfin, la quatrième section de deux appareils coupe à travers champs en direction de Bilzen.

À la sortie de Tongres, le chef du dispositif aperçoit une colonne allemande : un immense convoi, l'avant des camions peint en jaune, l'arrière en marron, probablement pour indiquer le sens de la marche à leurs avions d'observation. Bien que la vraie guerre n'ait commencé que deux jours plus tôt, le sens de leur marche ne fait déjà plus aucun doute…

▲ Une patrouille de trois Bre 693 de la 2e escadrille du GBA I/54, en échelon refusé sur la gauche, survole la région des Corbières fin 1940. (CT Air)

L'effet de surprise ne jouera pas. Destiné à tromper les défenses ennemies, le crochet jusqu'à Maastricht a, au contraire, déclenché l'alerte – ceux qui ont planifié la mission savaient-ils que la ville et le fameux fort d'Ében-Émael voisin sont aux mains des Allemands depuis le premier jour de l'offensive ?

Les routes, certaines bordées de platanes et d'autres de simples talus, typiques de ce « plat pays », n'offrent aucun relief permettant à des avions surgissant à basse altitude de se dissimuler jusqu'au dernier moment. Dès leur apparition, les convois s'immobilisent, et si les soldats sautent hors des camions pour se mettre à couvert dans les fossés, canons et mitrailleuses sont armés et tournés dans le bon sens ; leurs servants ont le doigt crispé sur la détente. Il est environ 13h05 en ce 12 mai 1940, dimanche de Pentecôte, quand l'enfer se déchaîne… ■

1 L'ATTAQUE EN VOL RASANT

Premières réflexions

Rejet du bombardement en piqué

La doctrine française en matière d'aviation d'appui tactique, que l'on appelle alors « aviation d'assaut », remonte aux derniers mois de la guerre de 1914-18, lorsque les avions sont directement intervenus au-dessus du champ de bataille. Dans les années qui ont suivi la fin du conflit, cette doctrine a évidemment évolué. D'abord en raison de la recherche d'autres voies dans les pays étrangers – en particulier aux États-Unis, où l'US Navy s'oriente vers le bombardement en piqué dès la fin des années vingt. La Marine française ne reste pas insensible à cette technique, et les essais réalisés avec le Gourdou GL-430 déboucheront ultérieurement sur les commandes de Loire-Nieuport 401 et Vought 156-F.

Vers 1932, la future armée de l'Air s'intéresse à son tour au bombardement en piqué. Toutefois, les études balistiques montrent une trop grande imprécision faute d'un viseur adéquat. Il en est donc conclu que le bombardement en piqué ne peut se concevoir que « pour des missions exceptionnelles prévues pour l'aviation de chasse [...] et que l'efficacité n'en dépasse pas celle du bombardement horizontal classique ». En outre, il saute aux yeux de tous que, avec leur structure encore très fragile, les bombardiers en piqué ne peuvent pas porter une bombe d'un poids supérieur à 250 kg, ce qui rend leur intervention peu efficace, que ce soit contre des casemates ou contre des navires de guerre. L'avènement des avions entièrement métalliques au milieu des années trente change la donne. Néanmoins, en 1935, l'EMGAA (État-major général de l'armée de l'Air) classe le dossier du bombardier en piqué sans suite, malgré les rapports venus de Suède, où le Junkers K-47, premier avion conçu *ab initio* pour cette tâche, a entrepris une série d'essais concluants dès 1929. L'EMGAA estime que ce type d'attaque requiert non seulement des appareils alliant vitesse, maniabilité et robustesse, mais aussi des pilotes de haut niveau, autant de paramètres qui lui semblent difficiles à réunir.

La crainte d'une « aviation de coopération »

L'impasse du BCR

Au début des années trente, les thèses du général italien Giulio Douhet sur le bombardement stratégique commencent à gangrener – le terme n'est pas trop fort – les cerveaux des hauts gradés, qui se mettent à rêver d'une aviation capable de mener une guerre indépendante. Ceux-ci associent d'une manière infrangible cette doctrine à la possibilité d'affranchir l'aviation de la mainmise de la Terre. De ce fait, la moindre réflexion semblant contester leurs idées ou n'allant pas dans le sens du rôle privilégié de l'aviation stratégique est interprétée comme un obstacle à leur volonté d'émancipation. Le général de division aérienne Paul Armengaud fait partie des voix dissonantes. Commandant l'aviation pendant la guerre du Rif [1], il a mis en œuvre toutes les ressources disponibles de l'arme aérienne : appui aux forces terrestres en coopération avec les engins blindés et actions autonomes sur les arrières de l'ennemi pour briser son moral et ruiner son économie de guerre. Mais il est vrai qu'il n'a pas eu à se soucier d'un élément essentiel : la supériorité aérienne.

En 1932, Armengaud publie un ouvrage développant des idées novatrices, notamment sur l'emploi conjoint des chars et de l'aviation. Il ne renie pas l'importance de l'aviation stratégique, imaginant que son implication jouera un rôle majeur qui sera exploité sur le terrain par la combinaison des actions de l'arme aérienne et de l'arme blindée, « appuyant directement ou indirectement l'infanterie afin de créer la "surprise stratégique", condition essentielle à la victoire ». Cependant, à l'opposé des « douhetistes » qui se targuent de régler tout conflit par la seule puissance du bombardement stratégique, il estime que la victoire ne pourra être obtenue que grâce à une coopération étroite entre toutes les composantes des forces armées. Il se heurte ainsi de front à ses adversaires, qui craignent que toute aide apportée à la Terre ne soit interprétée comme un acte de soumission et transforme une aviation tactique en une « aviation de coopération ».

Après la création officielle de l'armée de l'Air, un décret daté du 1er avril 1933 met sur un même pied d'égalité les deux principales missions qui lui sont assignées : les opérations purement aériennes et la participation aux opérations terrestres ou navales – sans guère plus de précisions pour ces dernières. Nation républicaine et démocratique, la France n'entend pas frapper la première ; elle se prépare ainsi à une guerre défensive. L'aviation dite « d'assaut » est reléguée au bas de la liste des priorités, et ses missions sont des plus limitées ; c'est alors qu'émerge le concept du multiplace de combat BCR (bombardement, combat, reconnaissance), qui donne naissance à des appareils lourds et vulnérables (Potez 540 et Bloch 131) supposés constituer le complément idéal du « croiseur aérien » – des avions « capables de tout », mais au final « bons à rien » !

Le BCR va plomber d'une manière dramatique programmes et budgets, créant un décalage irrattrapable entre les décisions en faveur de la création d'une aviation d'assaut et sa mise en œuvre.

[1] Une guerre coloniale qui opposa la France aux indépendantistes du Rif marocain entre 1921 et 1926.

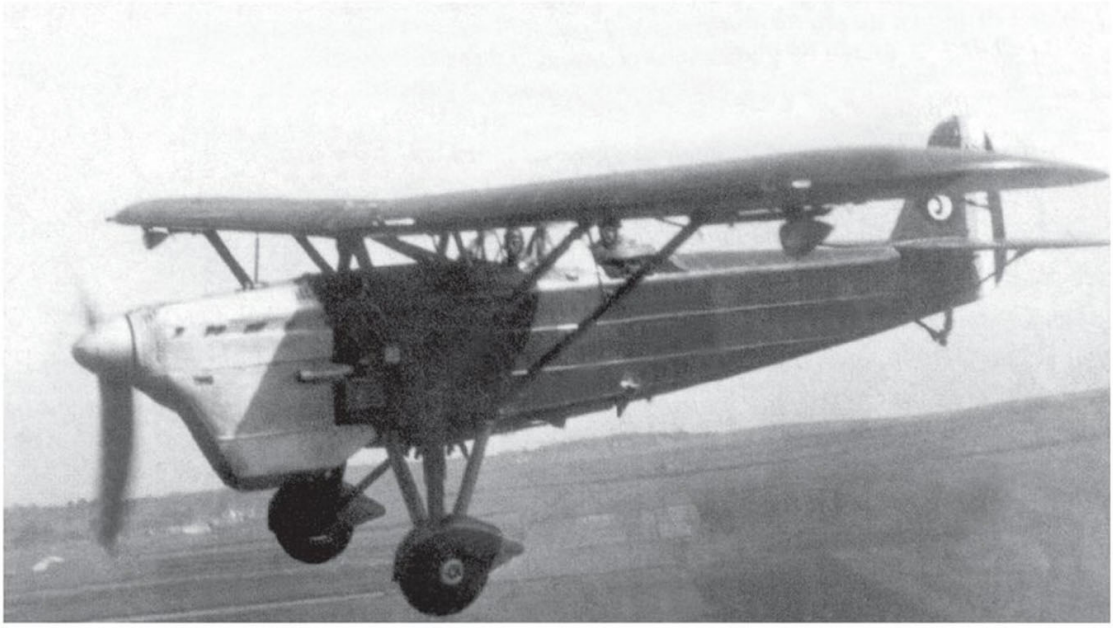
[2] Arnaud Teyssier – *Revue historique des Armées*, mars 1989.

La naissance de l'aviation d'assaut

Le vol rasant

Si l'aviation stratégique est censée régler le conflit à elle seule, il n'en reste pas moins que la victoire finale demandera beaucoup d'efforts et un peu de temps. Dans l'intervalle, il faudra traiter quelques « scories », en particulier la réaction de l'ennemi au sol ; ce sera le rôle dévolu à l'aviation d'assaut opérant en vol rasant.

Un rapport du CEAM (Centre d'expériences aériennes militaires) de Reims, daté du 22 août 1935, assigne à l'attaque en vol rasant un rôle mineur [2] :



◀ L'un des ANF Les Mureaux 117 de la section du CEAM commandée par le capitaine Secrétan pour l'étude du bombardement en vol rasant. Aux commandes, l'adjudant-chef Chochard s'apprête à se poser sur le terrain de Reims le 25 mai 1937. (Collection J. Cuny)

▼ L'ANF Les Mureaux 115 n° 99 de la 1re escadrille du GB I/54 sous les ordres du lieutenant Roger Delattre au Bourget en 1939. (Collection C. Courtade)

« L'emploi tactique du vol rasant semble uniquement orienté vers la destruction des objectifs de l'arrière que les croiseurs aériens [les bombardiers stratégiques – NDA], manœuvrant en masse et à haute altitude, ne pourront atteindre, soit à cause de la faible superficie de ces objectifs, soit par suite de conditions atmosphériques trop mauvaises, soit encore en raison de l'efficacité des défenses aériennes actives ennemies. Les objectifs de champ de bataille ne sont pas, en principe, justiciables de l'aviation d'assaut. »

Bien que la doctrine d'emploi de l'aviation d'assaut reste encore floue, il est donc acté qu'elle n'aura pas à intervenir sur les lignes de contact. Il est intéressant de noter qu'un mémo de l'EMGAA daté du 21 novembre 1939 confirme que le cadre d'intervention de l'aviation d'assaut se limite à l'interdiction des zones de combat [3] : « Toute l'expérience de guerre prouve que l'attaque à basse altitude sur le champ de bataille contre des troupes non ébranlées, déployées et en position implique inévitablement un taux de pertes élevé. »

De son côté, l'armée de Terre se montre franchement hostile à une intervention directe de l'aviation dans la bataille. Son logiciel étant bloqué au 3 août 1914, elle ne voit dans cette dernière qu'un moyen supplémentaire de recueillir des renseignements et de régler l'artillerie. L'*Instruction sur l'emploi tactique des grandes unités*, parue en août 1936 sous le sceau du ministère de la Guerre et de la Défense nationale, détaille séparément le rôle de la Terre et celui de l'Air, et n'évoque en aucun cas la possibilité d'actions combinées.

L'engagement de l'aviation italienne en Éthiopie et, surtout, celui de la Legion Condor en Espagne vont être disséqués par l'EMGAA. Les Français sont impressionnés par les résultats obtenus par l'aviation républicaine opérant en vol rasant dans la bataille de Guadalajara (mars 1937), qui a réussi à mettre en déroute deux divisions blindées italiennes. En revanche, ils le sont moins par les interventions des bombardiers en piqué allemands, malgré leurs succès sur l'Èbre. Toutefois, les rapports rédigés à l'attention des têtes pensantes se gardent bien d'encenser cette aviation d'assaut afin d'éviter de passer pour des thuriféraires de la coopération avec la Terre. Néanmoins, ces réflexions ébranlent les concepts douhétiens, qui apparaissent incomplets. Bon sang, mais c'est bien sûr ! L'aviation se doit aussi d'intervenir d'une manière soutenue dans la guerre au sol.

En décembre 1937, devant l'Assemblée nationale, Pierre Cot, redevenu ministre de l'Air lors de l'arrivée du Front populaire au pouvoir, fonde les bases de l'appui aux forces terrestres [4] : « Je crois, comme vous, que l'aviation devra participer de plus en plus à la bataille terrestre. Je crois, comme vous, que nous devons nous orienter de plus en plus vers ces avions de bombardement légers ou d'assaut qui pourront attaquer les colonnes ennemies et, tout au long des routes, pourchasser et combattre les troupes de choc et les colonnes motorisées. »

Quelques mois plus tôt, ce même Pierre Cot a déjà donné l'impulsion nécessaire à l'établissement d'une section expérimentale de vol rasant au sein du CEAM de Reims ; confiée au capitaine Secrétan, elle est équipée de quatre Mureaux 117, qui seront temporairement renforcés par deux Potez 540 et leurs équipages du GB I/54 (sous-lieutenant Delattre et adjudant Richard).

Roger Delattre, alors jeune sergent-chef, s'est distingué dans la guerre du Rif par des attaques à basse altitude contre les insurgés. Promu sous-lieutenant après avoir suivi les cours des élèves-officiers, il rejoint rapidement le CEAM en raison de son expérience dans le domaine de l'appui feu. On lui doit, notamment, le mécanisme de retardement de huit secondes des bombes pour éviter que celles-ci n'explosent sous l'avion.

Les premiers résultats semblent encourageants aux yeux du chef d'état-major général de l'armée de l'Air, le général de division aérienne Philippe Féquant. Toutefois, il tempère son enthousiasme en précisant que « l'extension à apporter à la mise en œuvre des moyens aériens dans la bataille terrestre doit être affectée d'un caractère progressif et revêtir encore une forme expérimentale » – ne serait-ce que pour des raisons budgétaires.

Revenu à sa base du Bourget en septembre 1937, Delattre se voit confier la tâche de mettre sur pied une section de vol rasant au sein du GB I/54. Pour la mener à bien, l'EMGAA lui affecte quatre… Potez 25. Ceux-ci sont remplacés, en mars 1938, par des Mureaux 115, plus modernes (ou plutôt moins anciens) et surtout (un peu) plus rapides

ANF Les Mureaux 115 n° 99 (X-583)
GB I/54 1re escadrille
Le Bourget (93), 1939

© J.M. Guillou / Aérojournal, 2018

(240 km/h au ras du sol, contre 180). À la suite des premiers essais, il est décidé de transformer la totalité de la 1re escadrille en unité d'assaut, dont le récemment promu lieutenant Delattre prend le commandement.

Delattre poursuit ses expérimentations, notamment dans le Sud algérien, où son escadrille effectue des lâchers de gaz moutarde. Toutefois, l'utilisation de cette arme chimique dans le Rif par les Espagnols a entraîné son interdiction lors de la ratification du Protocole de Genève en 1925 ; en outre, par crainte de dommages collatéraux sur les populations civiles et de représailles de la part des Allemands, les essais sont rapidement abandonnés.

Pierre Cot va aussi lancer deux programmes en 1937 : l'un pour un avion d'assaut biplace (AB2) et l'autre pour un bombardier biplace (B2). Ils donneront naissance aux Potez 633, Breguet 690 et Bloch 175. De son côté, Loire-Nieuport propose, hors programme officiel, un bombardier en piqué embarqué, le L-N.40, qui retient l'attention de l'Aéronautique navale, et sa variante L-N.411 terrestre, qui, par effet de mimétisme, intéresse l'armée de l'Air.

[3] SHD/Air 2 B 110.

[4] SHD/Air 2 B 111.

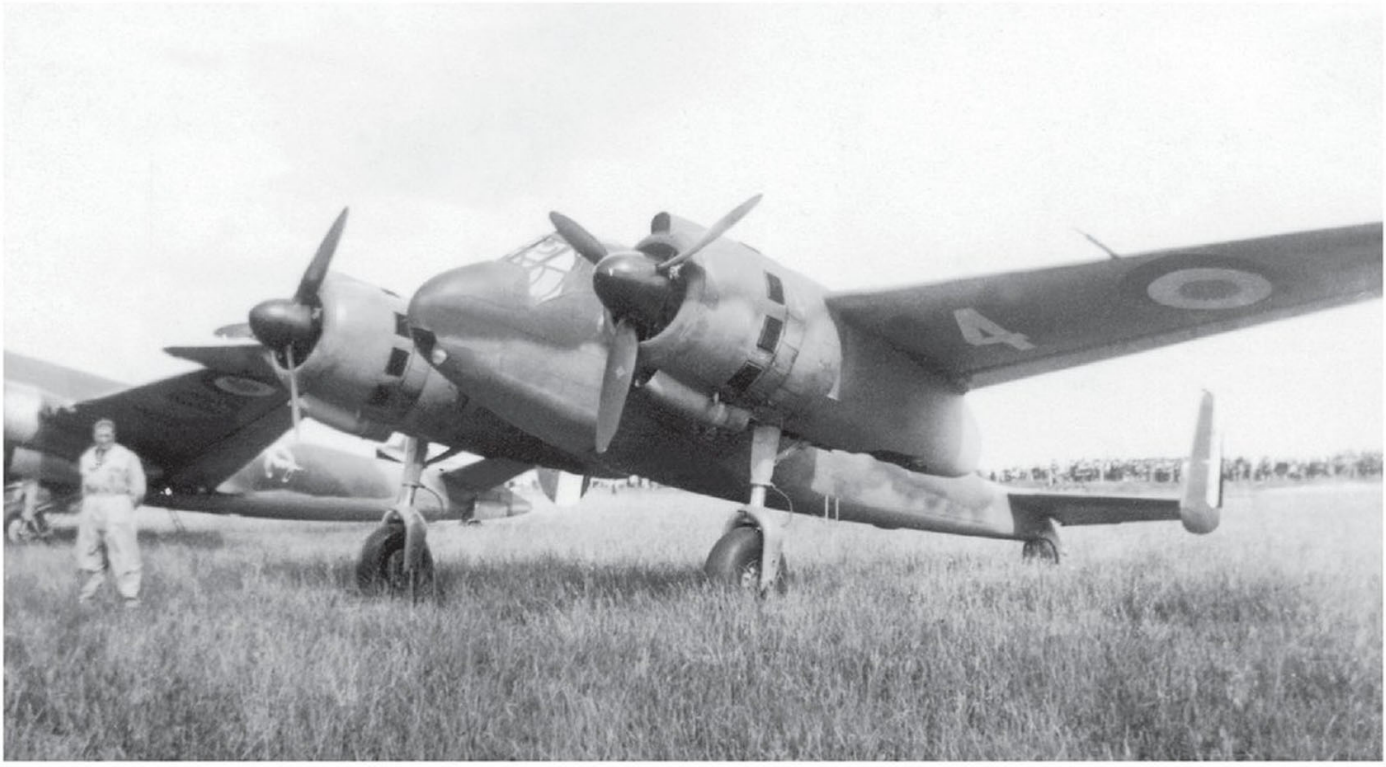
▼ Trois Bre 691 (n° 2, 6 et 8) de l'escadrille d'expérimentation du CEAM, revêtus de l'insigne de la 3e escadrille du GB II/54, exécutent un passage à basse altitude au cours du meeting international de Bruxelles-Évère le 8 juillet 1939. Pour cette démonstration en public, les appareils avaient reçu des numéros de série fantaisistes afin de faire croire à leur production en masse. Ils étaient pilotés par le commandant René Amouroux, le capitaine « Kostia » Rozanoff et le capitaine Ladousse. (Flight)

Le Breguet 693

Fer de lance de l'aviation d'assaut

Ainsi, lorsque, au début de l'année 1938, le destin de l'armée de l'Air est confié à d'autres hommes à la suite de la nomination de Guy La Chambre boulevard Victor et du général de division aérienne Joseph Vuillemin à la tête de l'EMGAA, l'aviation d'assaut a gagné droit de cité. Or, tandis que, en Allemagne, la production du Junkers Ju 87 B vient d'être lancée fin juin et que les 255 Henschel Hs 123 commandés auront tous été livrés en septembre, les Français n'ont qu'une doctrine d'emploi encore boiteuse et, surtout, aucun avion à aligner dans un délai rapide.

Défini en mars 1938, le « Plan V » prévoit la création de six groupes de monoplaces de bombardement en piqué et six groupes de biplaces d'assaut à mettre en ligne au plus tard le 1er avril 1940. Le premier effet est de porter la commande initiale de 50 Potez 633 à un total de 115 (marché 299/8), mais, en mai 1938, le StAé (Service technique de l'Aéronautique) décrète que les bombardiers légers doivent désormais être triplaces et il fait résilier l'avenant.



Le Potez 633 est désormais réservé à l'export (Chine, Roumanie et Grèce) ; l'armée de l'Air n'aurait donc dû ne jamais recevoir ce type, mais les circonstances en décideront autrement.

Présenté comme chasseur lourd dans le cadre d'un programme d'octobre 1934, le Breguet 690 s'avère beaucoup trop pondéreux (5 000 kg) pour satisfaire au cahier des charges. Le constructeur décide alors de le présenter dans le cadre du programme AB2. Il est immédiatement honoré d'une première commande de 100 Bre 691 de série le 14 juin 1938. Cependant, ses moteurs HS 14 AB manifestant quelques vices rédhibitoires, il est décidé de limiter la production à 78 exemplaires et de reporter le solde sur la version Bre 693 (catégorie B2) à moteurs GR 14 M6/7. Celle-ci fait l'objet de plusieurs marchés portant sur un total de 426 exemplaires devant être produits par Breguet à Vélizy (126), la SNCAC à Bourges (290) et la SABCA en Belgique (10) ; 124 seront pris en compte avant le 25 juin 1940.

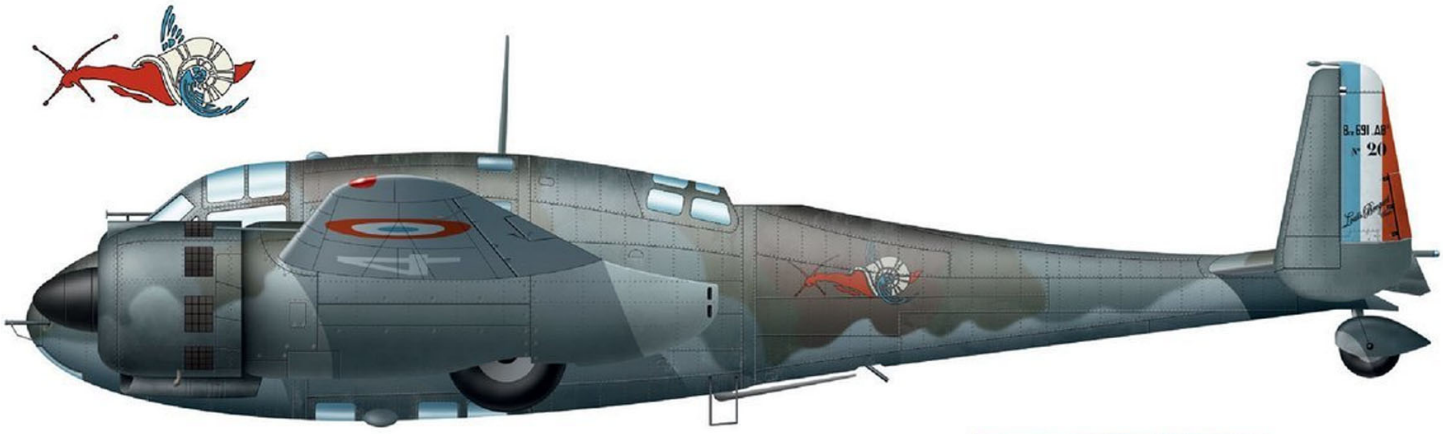
Sur les 394 Bre 695 à moteurs P&W SB4-G commandés, seuls 9 seront réceptionnés par l'armée de l'Air avant l'armistice, dont deux sont livrés au GBA II/54 (n° 3 et 7) ; les autres (n° 1, 4, 5, 8, 10 et 11) seront évacués de Vélizy au dernier moment.

Quant aux 40 LN.411 commandés par l'armée de l'Air, ils sont considérés comme impropres aux missions de guerre et transférés sans état d'âme à l'Aéronautique navale ; nous n'en aurons pas davantage pour exclure de cet article les opérations des avions de bombardement en piqué des marins aviateurs.

Nous ne nous étendrons pas sur le développement du Breguet 693 ni sur ses caractéristiques techniques. Élégant et trapu, l'appareil dégage incontestablement un sentiment de puissance. Il est également robuste et docile. Maurice Claisse, pilote d'essai maison, déclarera : « Ayant eu l'occasion en tant que pilote d'essai français libre de voler sur quelque 80 avions de combat au centre d'expérimentation anglais de Farnborough entre 1942 et 1944, j'aurais souhaité à beaucoup d'avions opérationnels de l'époque d'avoir un gauchissement au moins aussi bon. » Sa mise au point est d'ailleurs très rapide et ne nécessite aucune retouche sur le plan aérodynamique.

▲ Le Bre 691 n° 8, présenté au meeting international de Bruxelles-Évère, arbore son véritable matricule militaire sous les ailes (Y-004), mais un faux numéro de série (n° 20) et un insigne d'escadrille pour faire croire aux Allemands que le type est déjà entré en service. On notera que les premiers matricules militaires ont été affectés dans l'ordre de la sortie d'usine des Bre 691 (Y-002 : n° 2 ; Y-003 : n° 6 ; Y-004 : n° 8 ; etc.).

▶ Un canon de 20 mm monté sur un semi-chenillé Demag *Sd.Kfz 10* posté près du pont sur le canal Albert, sur la N 2 à la sortie de Maastricht en direction de Bilzen, au sud-ouest de Veltwezelt, le 11 mai 1940. (Bundesarchiv – Bild 146-1984-068-12A)



Breguet Bre 691 n° 8 (Y-004)

Transformé en n° 20 pour le meeting international
Capitaine Constantin « Kostia » Rozanoff
Bruxelles-Évère (Belgique), 8 juillet 1939

© J.M. Guillou / Aérojournal, 2018

Toutefois, il n'est pas exempt de défauts. La fragilité de son train d'atterrissage constitue l'un des plus graves [5] ; aucun remède n'y sera apporté [6]. Le Breguet manque de réactivité et son inertie près du sol rend les manœuvres urgentes pénibles et délicates pour le pilote. Son armement défensif est insuffisant et ne peut tenir à distance les chasseurs allemands équipés de canons. Son HS 404 de 20 mm, qui présente un site de 2°30', s'avère mal orienté du fait de l'incidence positive de l'axe de l'appareil en vol rasant à pleine puissance, contraignant le pilote à piquer du nez pour ajuster ses cibles, un « sport » peu prisé à basse altitude.
Ses moteurs donnent leur rendement maximal à 4 400 m, ce qui est pour le moins ennuyeux pour un avion dédié au vol rasant. Au niveau du sol, le Bre 693 ne dépasse pas les 380 km/h – soit 110 km/h de moins qu'à l'altitude de rétablissement.
Toutefois, ses deux principales tares seront de n'être équipé ni d'un blindage digne de ce nom ni de vrais réservoirs auto-obturants. Ces équipements, que peu de belligérants songent à monter dans leurs avions en 1939, coûteront cher en matériel et en vies humaines. Pourtant, les Français connaissent les budgets affectés par l'Allemagne au développement d'armes antiaériennes. Malgré les sonnettes d'alarme tirées ça et là, ces renseignements n'ont pas été exploités – ou très mal. Les Français jugent la DCA ennemie à l'aune de la leur : marginale et peu efficace. Or, non seulement le rapport numérique entre la DCA française et la *Flak* allemande est alors de 1 à 6, mais la Wehrmacht a équipé un grand nombre de semi-chenillés d'affûts simples de 20 ou 30 mm et doubles de 20 mm (le redoutable *Flakvierling* 38 n'apparaîtra que plus tard) qui accompagnent les convois dans leur progression [7]. Les points sensibles (ponts, carrefours, concentrations…) sont généralement protégés par un déploiement de batteries lourdes (4 canons de 88 et 2 de 20 par batterie) et légères (12 canons de 20 et 9 de 37 par batterie) ; seules ces dernières possèdent l'agilité nécessaire pour intercepter des avions ennemis en vol rasant.

[5] Sur les 34 accidents répertoriés jusqu'à la mi-juin 1940, 19 sont consécutifs à la rupture d'une jambe du train.

[6] Ce n'est qu'après la guerre que les ingénieurs comprendront qu'il s'agissait d'un problème d'usinage du magnésium, une technologie trop avancée à l'époque pour être correctement maîtrisée.

[7] On voit même des affûts doubles de 7,92 mm montés sur des charrettes tirées par des chevaux !

[8] Leur sort final, comme celui du 6C, nous est inconnu.

[9] Entretien avec l'auteur.

Or, les Français en sont restés à l'opinion du général Amedeo Mecozzi, le père de l'aviation d'assaut italienne, publiée en… août 1934 :
« L'inefficacité des canons contre des avions en vol rasant est reconnue de manière unanime. Les mitrailleuses de moyen et gros calibres rencontrent aussi des difficultés. Le tir sous un angle très faible est dangereux pour les troupes amies, qui recevront la gerbe de balles ; le tir n'est pas possible à la verticale jusque sous un angle de 600 millièmes à partir de la verticale, car le déplacement angulaire de l'avion est alors considérable. »
Ces belles théories seront balayées un certain 12 mai 1940, dimanche de Pentecôte !

Le Potez 633, ou l'effet boomerang

Comme on l'a vu plus haut, le Potez 633 a été réservé à l'export. Trois pays se sont montrés intéressés par le type : la Chine, la Grèce et la Roumanie.
Les Chinois ont commandé 4 appareils (numérotés 5C à 8C), dont le premier sera expédié par bateau en Indochine, où il sera saisi sur place après l'entrée en guerre de la France. Les trois autres, également frappés par l'embargo sur l'exportation d'armes de guerre, sont pris en compte par la section d'expérimentation du vol rasant au sein du CEAM à Reims avant d'être reversés comme avions d'instruction, le n° 7C au GBA II/54 et le n° 8C au GBA I/54 [8].
La Grèce commande 24 exemplaires, dont seuls 13 sont acheminés à destination ; les autres (n° 12G et n° 15G à 24G) sont également frappés par l'embargo.
Enfin, la Roumanie passe commande de 40 Potez 633, mais n'en recevra que 20 – le solde (n° 21R à 40R) étant récupéré par l'armée de l'Air.
Ainsi, cet avion, qui n'aurait jamais dû entrer en service sous nos cocardes, se retrouve affecté aux unités de première ligne, au départ pour favoriser la transition des anciens pilotes sur matériel moderne, mais de fil en aiguille…
Néanmoins, les livraisons sont lentes : si le premier Potez 633 pris en compte par l'armée de l'Air est versé en unité en octobre 1939, les deux derniers n'arriveront qu'en avril 1940.
Une petite surprise attend leurs utilisateurs, comme le rapporte Jean Nicot, alors capitaine et chef de la 4e escadrille du GBA II/51 [9] :

Potez 633 n° 29R
GBA I/54
Vinon-sur-Verdon (83), début 1940

© J.M. Guillou / Aérojournal, 2018

« Quel ne fut pas notre étonnement de découvrir, au premier "amphi-cabine", que les inscriptions du tableau de bord avaient été laissées dans la langue du client d'origine ! Pour le roumain, ça passait encore, mais pour le grec, c'était une autre paire de manches. Or, malgré une similitude générale, les avions roumains et grecs différaient par leur armement, et il y avait certains boutons et leviers sur les uns que l'on ne retrouvait pas sur les autres. Par chance, nous avions parmi les mécanos un jeune conscrit qui avait fait des études de grec ancien. Certes, ni Homère ni Platon n'avaient jamais entendu parler de train d'atterrissage ou de manomètre, mais il s'est plutôt bien débrouillé, et nous, nous nous y sommes faits assez vite. Nous avons plaint rétrospectivement nos camarades de la 54e escadre quand nous avons appris, plus tard, qu'ils avaient reçu des Potez chinois ! »

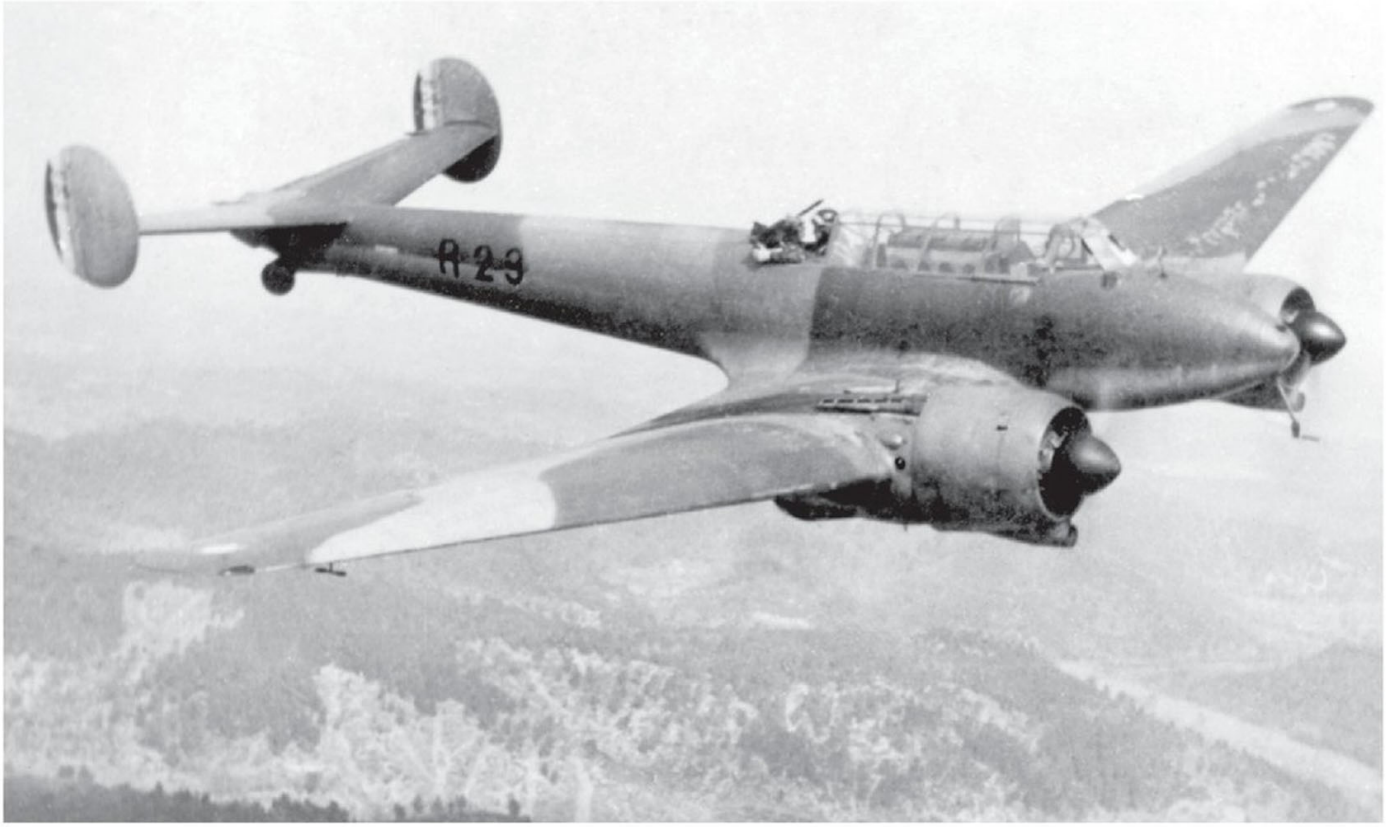
La différence entre le Potez 633G, d'une part, et les 633R et 633C, d'autre part, réside en effet dans leur armement offensif. Le premier est équipé de deux râteliers GPU en soute ventrale permettant d'accrocher à l'horizontale des bombes de 50 à 200 kg, tandis que les seconds disposent d'un lance-bombes vertical, logé entre le pilote et le mitrailleur, d'une capacité de huit bombes de 50 kg, quatre de 100 kg ou deux de 250 kg. Si les « roumains » et « chinois » s'avèrent utiles pour l'entraînement, puisque leur dispositif est identique à celui du Breguet 693, les « grecs » sont mieux adaptés au bombardement en vol rasant.

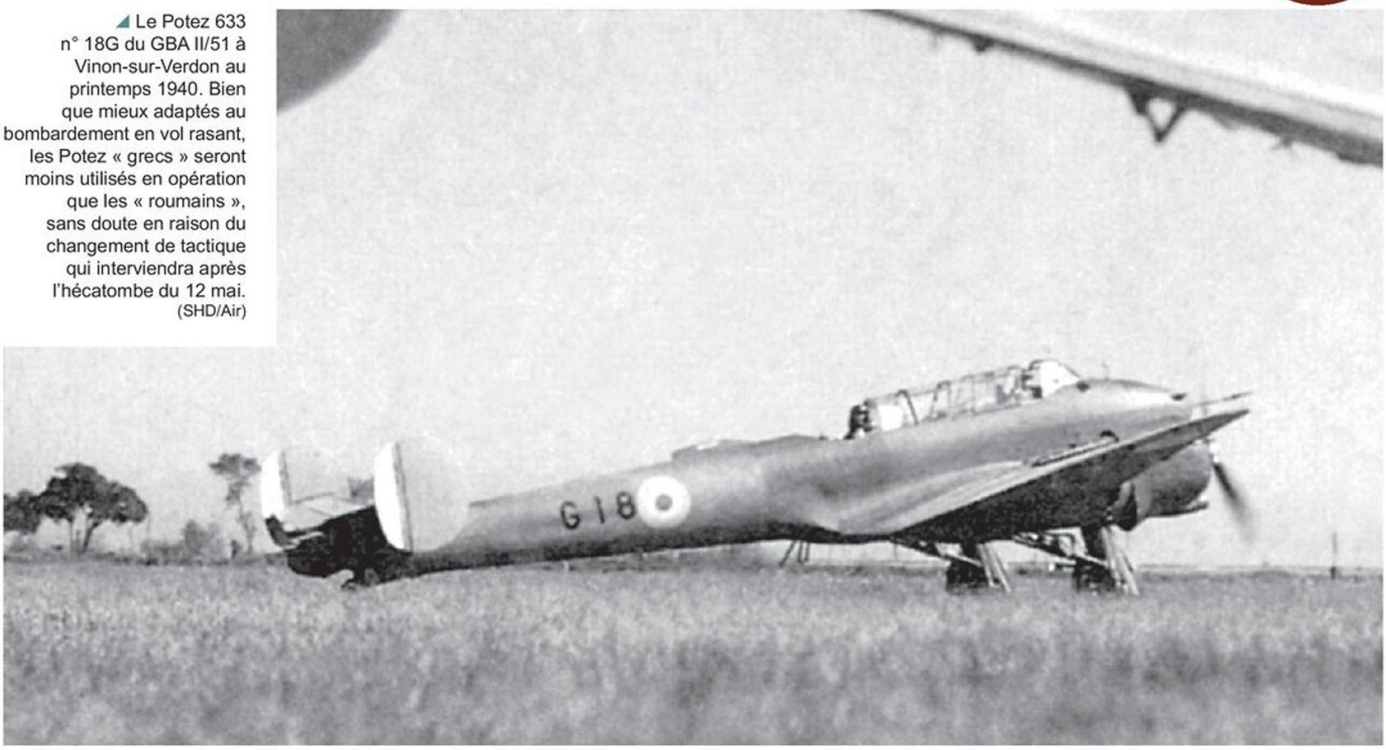
▼ Bien que sur le fuselage figure l'immatriculation « R29 », ce Potez 633, comme tous les autres, est officiellement dénommé n° 29R dans les documents de l'armée de l'Air ; il sera accidenté à Vinon le 12 mars 1940. Comme on peut le distinguer sur cette photo, les Potez « roumains » étaient équipés d'un casier à bombes logé entre les deux membres de l'équipage, un dispositif peu propice au bombardement en vol rasant.

Entre théorie et pratique

Du vol rasant au… vol rasant

Dans son instruction datée du 21 mars 1940 sur l'organisation du commandement dans les opérations combinées des forces aériennes d'assaut, de bombardement et de chasse, le général Vuillemin précise que les missions dévolues aux premières sont :





Le Potez 633 n° 18G du GBA II/51 à Vinon-sur-Verdon au printemps 1940. Bien que mieux adaptés au bombardement en vol rasant, les Potez « grecs » seront moins utilisés en opération que les « roumains », sans doute en raison du changement de tactique qui interviendra après l'hécatombe du 12 mai. (SHD/Air)

« – soit des opérations en appui immédiat des opérations terrestres ou contre les arrières immédiats de l'ennemi conduites par des unités d'assaut renforcées ou non par des formations de bombardement léger sous la protection de la chasse ;
– soit des opérations en liaison avec les opérations terrestres sur une zone plus profonde. »

Dans tous les cas, les attaques doivent viser le matériel roulant sur les axes routiers et les concentrations de blindés dans les zones offensives ennemies. Si l'aviation d'assaut peut intervenir « en appui immédiat des opérations terrestres », dans les faits – et contrairement aux *Stukas* –, elle ne sera jamais engagée sur les points de contact. C'est le point majeur sur lequel divergent les doctrines allemande et française, et qui fera la différence en mai 1940.

Les escortes seront difficiles à obtenir, l'aviation de chasse, totalement débordée, luttant par ailleurs pour sa propre survie. Faute d'avoir inclus l'armée de l'Air dans les manœuvres combinées avant la guerre, il n'existe aucun automatisme entre protecteurs et protégés. Les radios des uns sont incompatibles avec celles des autres, de sorte qu'aucune coordination ne peut être établie en vol. Les Morane 406 se révèlent trop lents pour suivre l'allure des Bre 693, et les rares escortes qu'ils fournissent se terminent prématurément après qu'ils ont été semés par les formations qu'ils sont censés encadrer.

Les méthodes de bombardement vont évoluer au gré de la situation. Les premières missions, qui s'achèvent dans un bain de sang, entraînent l'abandon du vol rasant au profit du bombardement horizontal à 900 m. Toutefois, en raison de l'absence de viseur spécifique, qui voue ces missions à l'échec, on en revient au vol rasant. Les mêmes causes produisant les mêmes effets, ce sera à nouveau le bombardement en altitude moyenne qui sera préconisé avant d'en venir, à partir du 10 juin, aux attaques en semi-piqué, guère plus efficaces faute de viseur adéquat.

Par manque d'expérience, les formations agissent de manière groupée en suivant les axes routiers. Les pertes seront réduites quand elles se présenteront plus éparpillées, afin de disperser les tirs de la *Flak*, et perpendiculairement à la route en utilisant le relief existant pour obtenir le maximum de surprise.

Bien qu'ayant disséqué l'action de la Legion Condor, les Français [10] sont passés à côté d'un aspect essentiel relatif aux opérations d'appui tactique : les missions de suppression de la DCA ennemie. Les interventions des *Stukas* étaient précédées par des « sweeps » de He 51 et Ju 87 destinés à museler les défenses antiaériennes. Cette coopération est juste impensable au sein d'une armée de l'Air trop cloisonnée.

[10] Et les Britanniques.

[11] *Affaires d'honneur* – P. Grenet – Les Éditeurs amoureux, e-book, 2016.

Création des Groupements d'assaut

La mise en ordre de bataille

Lorsque la France entre en guerre le 3 septembre 1939, l'aviation d'assaut se résume aux 7 Mureaux 115 de la 1re escadrille du GB I/54 (lieutenant Delattre) basée à Péronne. Un point, c'est tout !

Le 16 octobre 1939, le GB II/54 (qui a récupéré la 2e escadrille du I/54) est transféré de Montdidier à Salon-de-Provence avec ses Potez 540, où il est rejoint deux jours plus tard par la 1re escadrille du I/54. Les premiers Bre 691 arrivent sur place le 5 novembre.

Le 4 décembre 1939, une complète refonte de l'organisation de l'armée de l'Air voit la création du GIABSE (Groupement d'instruction de l'aviation de bombardement du Sud-Est), confié au général de brigade aérienne Paul Gama. Chargé de la modernisation des unités de bombardement, il va se révéler l'homme de la situation, permettant le retour rapide au front des unités sous ses ordres après leur transformation.

Néanmoins, il découvre avec stupéfaction que, à part le noyau formé autour du lieutenant Delattre au I/54, les pilotes d'assaut n'ont reçu qu'une instruction théorique au vol rasant, dispensée par le CIB (Centre d'instruction au bombardement) de Châteauroux, qui, s'il dispose d'une section spécialisée, manque d'avions modernes et de moyens humains. La plupart des pilotes ont moins de dix heures de vol sur Breguet. Il faudra faire avec et mettre les bouchées doubles…

Ce même 4 décembre, le général de brigade aérienne Lucien Girier reçoit le commandement de la 6e Brigade de bombardement d'assaut composée des GB I/54 et II/54, qui deviennent pour l'occasion les GBA (Groupes de bombardement d'assaut) I/54 et II/54. Les GB I/51 et II/51, placés à leur tour sous sa houlette, sont transférés au Luc-en-Provence (respectivement les 28 et 15 décembre), où ils prennent la nouvelle dénomination de GBA I/51 et II/51.

Le 13 décembre 1939, les I/54 et II/54 s'installent à Vinon-sur-Verdon, une petite commune du Var proche du confluent de la Durance et du Verdon, où les équipages vont s'entraîner des heures durant, à la fois au-dessus d'une sorte de reg et de canyons encaissés [11] :

« Les filles de Vinon étaient fascinées par ces aviateurs acrobates qui se faufilaient à pleine vitesse sous les tabliers des ponts suspendus. Le spectacle en faisait tomber plus d'une dans leurs bras. Beaucoup reviendront à Vinon dès qu'ils le pourront. Ils n'ont pas oublié les filles de Vinon, et les retrouvailles se sont terminées par plusieurs mariages. »

▲ Réunis à Vinon au printemps 1940, quelques-uns des protagonistes de l'aviation d'assaut. De gauche à droite : lieutenant Roussel, général Girier, colonel Ducas, lieutenant-colonel Selve et lieutenant-colonel Démery. (Collection P. Rivière)

Le 20 mars 1940, le GB II/35 est également affecté à l'aviation d'assaut et devient le GBA II/35 ; sans avion, il va ronger son frein à Briare pendant un mois.

Le 11 avril 1940, le capitaine Michel Pernet, commandant la 4e escadrille du GBA II/51, perd la vie dans l'accident survenu à l'un des derniers Bloch 210 (n° 181) encore en service au groupe au décollage du Luc ; deux autres membres de l'équipage sont tués et le quatrième est grièvement blessé. Pernet est remplacé par le capitaine Jean Nicot.

Le 15 avril 1940, les escadres sont dissoutes et les unités sont désormais réparties comme suit sous la bannière de la 6e Brigade du général Girier :

– les GBA II/35, I/54 et II/54 forment le Groupement d'assaut n° 18 (lieutenant-colonel Pierre Démery) ;

– les GBA I/51 et II/51 forment le Groupement d'assaut n° 19 (lieutenant-colonel Philippe Azéma de Castet Laboulbène).

Si la différence entre l'ex-51e escadre de bombardement d'assaut et le Groupement n° 19 ne saute pas aux yeux, l'EMGAA fait ainsi le premier pas vers la création de groupements tactiques, sans toutefois imaginer y intégrer des unités de chasse, de reconnaissance et de bombardement moyen, comme ne vont pas tarder à le faire les Allemands ; l'armée de l'Air n'a pas encore – loin s'en faut – atteint le degré de souplesse de la Luftwaffe. La création du Groupement n° 18 permet, cependant, le rattachement administratif et tactique du GBA II/35 à l'ex-54e escadre.

Le 3 mars 1940, une petite péripétie tire le I/54 de sa routine : il échange 12 Bre 691 contre un nombre équivalent de Potez 633 du II/54 et constitue un Groupe de marche, baptisé « Ouessant » et confié au lieutenant-colonel Démery, pour aller se battre aux côtés des Finlandais agressés par l'Union soviétique depuis le 30 novembre 1939. Le 6 mars, ce Groupe de marche arrive au Bourget, d'où il repart, cinq jours plus tard, à destination de Tangmere (Angleterre). Il n'ira pas plus loin, le conflit finno-soviétique s'achevant par un armistice le 30 mars. À son retour en France, le I/54 récupère ses Bre 691, mais ne restitue que cinq Potez 633.

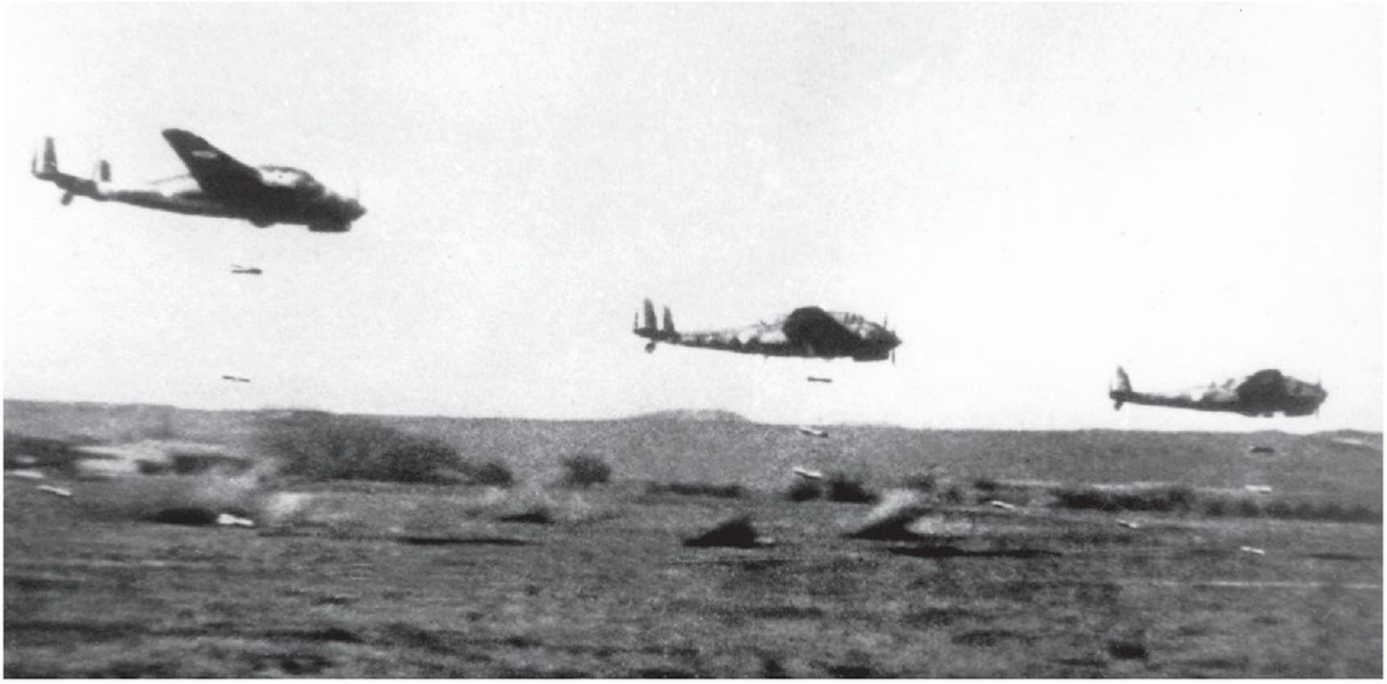
Les premiers Bre 693 sont enfin livrés le 10 avril au I/54, et au II/54 cinq jours plus tard. Au soir du 9 mai, l'armée de l'Air en a réceptionné 47, dont 32 sont en première ligne. ■

Ordre de bataille des unités d'assaut

10 mai 1940 à zéro heure

Groupement n° 18		
GBA II/35	5 (4) Bre 691	Briare (45)
	3 (?) Bre 693	
GBA I/54	13 (13) Bre 693	La Ferté-Gaucher (77)
GBA II/54	10 (10) Bre 693	Nangis (77)
Groupement n° 19		
GBA I/51	2 (0) Bre 691	Le Luc-en-Provence (83)
	6 (5) Bre 693	
GBA II/51	9 (7) Pz 633	Le Luc-en-Provence (83)
	6 (1) Bre 691	

▼ Entraînement au bombardement en vol rasant à Vinon-sur-Verdon en avril 1940. La patrouille évolue « réglementairement » en échelon refusé à droite et à environ dix mètres au-dessus du sol.



Fiche d'identité des unités d'assaut
4 décembre 1939 – 1er décembre 1942

Groupement d'assaut n° 19

GBA I/51

Commandant de groupe

Cne Lab	04.12.39
Cdt Baudouin	14.12.39
Cne Bernard	27.05.40
Cne Rocaboy	06.06.40
Cne d'Artemare	09.10.40
Cdt Amouroux	14.11.40
Cdt Lafon	22.07.41

Commandant 1re escadrille

Cne Hallopeau	04.12.39 († 31.05.40)
Lt Lebourg	01.06.40
Lt Collombet	09.10.40
Cne d'Artemare	05.05.41

Commandant 2e escadrille

Cne Cocheprat	04.12.39
Cne Bernard	29.01.40
Cne Chocheprat	27.05.40 († 05.06.40)
Cne Bernard	06.06.40
Lt Lebourg	05.11.41

Bases

14.12.39	La Perthe (Aube)
28.12.39	Le Luc-en-Provence (Var)
27.04.40	Salon-de-Provence (B-d-R)
18.05.40	Briare (Loiret)
19.05.40	Étampes (Essonne)
26.05.40	Pithiviers-Bléville (Loiret)
02.06.40	Orléans-Bricy (Loiret)
14.06.40	Saint-Jean-d'Angély (Char.-Mar.)
16.06.40	La Jarne (Charente-Maritime)
19.06.40	Bordeaux-Mérignac (Gironde)
20.06.40	Landes-de-Bussac (Char.-Mar.)
21.06.40	Lézignan (Aude)
23.06.40	Toulouse-Francazal (Hte-Garon.)
12.08.40	Lézignan (Aude)
14.11.42	Orange (Vaucluse)
01.12.42	Dissolution

GBA II/51

Commandant de groupe

Cdt Davout d'Auerstaedt	14.12.39

Commandant 3e escadrille

Cne Villedieu	14.12.39

Commandant 4e escadrille

Cne Pernet	14.12.39 († 11.04.40)
Cne Nicot	12.04.40

Bases

15.12.39	Vinon-sur-Verdon (Var)
27.04.40	Salon-de-Provence (B-d-R)
19.05.40	Étampes (Essonne)
24.05.40	Pithiviers-Dadonville (Loiret)
02.06.40	Orléans-Bricy (Loiret)
04.06.40	Bouard (Eure-et-Loir)
11.06.40	Orléans-Bricy (3e esc.)
12.06.40	Orléans-Bricy (3e et 4e esc.)
14.06.40	Saint-Jean-d'Angély (Charente-Maritime – 3e esc.)
15.06.40	Saint-Jean-d'Angély (3e et 4e esc.)
16.06.40	Châteauroux (Indre – 3e esc.)
07.06.40	La Jarne (Char.-Mar. – 4e esc.)
19.06.40	Lézignan (Aude – 3e esc.)
20.06.40	Bordeaux-Mérignac (Gironde – 3e esc.)
	Lézignan (4e esc.)
21.06.40	Landes-de-Bussac (Charente-Maritime – 4e es.)
22.06.40	Bordeaux-Mérignac
23.06.40	Toulouse-Francazal (Haute-Garonne – 3e esc.)
24.06.40	Toulouse-Francazal (3e et 4e esc.)
15.08.40	Dissolution

Groupement d'assaut n° 18

GBA I/54

Commandant de groupe

Cdt Plou	14.12.39 (P 12.05.40)
Lt Rivet	13.05.40
Cne Desclerc	19.05.40
Cdt L'Hermitte	14.08.40
Cne Péron	22.10.40
Cdt Deperrois	10.12.40
Cne Caubert	16.10.41

Commandant 1re escadrille

Lt Delattre	14.12.39 († 12.05.40)
Lt Faye	13.05.40
Lt Murguet	21.05.40
?	

Commandant 2e escadrille

Lt Rivet	14.12.39
?	13.05.40
Cne Petitguillaume	21.05.40
?	

Bases

14.12.39	Vinon-sur-Verdon (Var)
06.03.40	Le Bourget (Seine-Saint-Denis)
11.03.40	Tangmere (Angleterre)
20.03.40	Vinon-sur-Verdon
06.05.40	La Ferté-Gaucher (Sei.-et-Marne)
11.05.40	Montdidier (Somme)
17.05.40	Briare (Loiret)
19.05.40	Brétigny-sur-Orge (Essonne)
02.06.40	Bessay (Eure-et-Loir)
13.06.40	Châteauroux (Indre)
16.06.40	Dompierre-sur-Mer (Char.-Mar.)
19.06.40	Landes-de-Bussac (Char.-Mar.)
23.06.40	Mont-de-Marsan (Landes)
26.06.40	Toulouse-Francazal (Hte-Garon.)
12.08.40	Lézignan (Aude)
14.11.42	Orange (Vaucluse)
01.12.12	Dissolution

GBA II/54

Commandant de groupe

Cdt Grenet	14.12.39 († 18.05.40)
Cne Lacat	19.05.40
Cne Jeunet	02.07.40

Commandant 3e escadrille

Cne Jeunet	14.12.39 (B 05.06.40)
Lt Devin	06.06.40

Commandant 4e escadrille

Lt Bouvresse	14.12.39
Lt Dupuy	16.12.39
Lt de Béarn	10.06.40

Bases

14.12.39	Vinon-sur-Verdon (Var)
06.05.40	Nangis (Seine-et-Marne)
10.05.40	Roye-Beuvraignes (Somme)
13.05.40	Montdidier (Somme)
17.05.40	Briare (Loiret)
19.05.40	Brétigny-sur-Orne (Essonne)
02.06.40	Chartres (Eure-et-Loir)
13.06.40	Châteauroux (Indre)
16.06.40	Dompierre-sur-Mer (Char.-Mar.)
19.06.40	Landes-de-Bussac (Char.-Mar.)
23.06.40	Mont-de-Marsan (Landes)
26.06.40	Toulouse-Francazal (Hte-Garon.)
09.08.40	Dissolution

GBA II/35

Commandant de groupe

Cdt Férigoule	14.12.39

Commandant 3e escadrille

Lt Petitguillaume	14.12.39
Lt Rendu	21.05.40

Commandant 4e escadrille

Cne Desclerc	14.12.39
Lt Murguet	19.05.40
Lt Zoccolat	21.05.40

Bases

14.12.39	Pontarlier (Doubs)
17.01.40	Marigny-le-Grand (Marne)
21.03.40	Briare (Loiret)
21.05.40	Châteauroux (Indre)
16.06.40	Bourgneuf (Charente-Maritime)
19.06.40	Landes-de-Bussac (Char.-Mar.)
23.06.40	Mont-de-Marsan (Landes)
26.06.40	Toulouse-Francazal (Hte-Garon.)
29.06.40	Istres–Port-de-Bouc (B-d-R)
30.08.40	Dissolution

NB – Les dates concernant les commandants de groupe et d'escadrille sont celles de leur prise de fonction. Le point de départ a été fixé au 14 décembre 1939, quand ces cinq Groupes de bombardement (GB) sont officiellement devenus Groupes de bombardement d'assaut (GBA).

2 LES BREGUET EN ENFER

Dimanche 12 mai

Le choc

Dans la journée du 10 mai, le II/54 se déplace à Roye et, le lendemain, le I/54 gagne Montdidier. À cette date, seul le Groupement n° 18 est opérationnel. Pour ses aviateurs, les deux premières journées de l'offensive allemande s'écoulent lentement, une sorte de calme avant la tempête.

Le 12 mai, comme d'habitude, tout le personnel est à pied d'œuvre dès l'aube. Vers 09h00, un ordre d'intervention provenant de la 1re Division aérienne parvient au PC du général Girier, à Tilloloy ; un quart d'heure plus tard, il est répercuté à Montdidier et à Roye. Cette fois, ça y est ! C'est le grand jour. Ayant franchi la Meuse à Maastricht, le XVI. *Armeekorps (motorisiert)* du *General der Kavallerie* Erich Hoepner s'engouffre dans la trouée de Gembloux en direction de Liège et Namur. Les Breguet reçoivent la mission d'intervenir en vol rasant contre les colonnes allemandes : 1) de Liège à Tongres ; 2) de Tongres à Maastricht.

Dix-huit avions décollent vers 12h05, soit onze du GBA I/54 et sept du GBA II/54, sous les ordres de leur commandant respectif. Girier et son état-major se déplacent à Roye pour attendre le retour des pelotons du II/54.

GBA II/54

Les sept appareils, menés par le commandant Pierre Grenet, ratent leur rendez-vous avec la chasse au-dessus de La Fère (Aisne), mais poursuivent jusqu'à Namur ; à partir de là, ils suivent le cours de la Meuse, à dix mètres d'altitude, « manette dans la poche [1] ». À la hauteur de Huy, les trois sections se séparent. Grenet entraîne dans son sillage le sergent Édouard Fourdinier pour survoler la N 40 entre Waremme et Tongres. Il aperçoit un « mouchard » (un Henschel Hs 126) et comprend qu'il a été repéré – il n'y aura pas d'effet de surprise. En effet, son appareil est rapidement pris sous le feu nourri de la *Flak*. Cependant, arrivant en vol rasant et à pleine vitesse, il perturbe la visée de l'artillerie antiaérienne. Un premier passage lui permet de repérer une batterie de DCA importante, qu'il décide d'attaquer. Après un 180, Grenet lance plusieurs bombes pour la neutraliser. Il effectue un dernier passage pour se débarrasser de ses charges restantes sur des camions, tandis que Noniotte, son mitrailleur, arrose tout ce qui est à sa portée.

Le sergent Édouard Fourdinier, qui fait équipe avec le sous-lieutenant Michel de La Porte du Theil, forme la première section avec son chef, le commandant Grenet [2] :

« Quelques minutes avant le décollage, le sergent Lamour, avec lequel j'avais fait équipe, nous prit en photo, La Porte du Theil et moi, et je ne pensais malheureusement pas que ce cliché serait le dernier de mon infortuné camarade. [...]

« Dans le sillage du commandant Grenet, nous sommes partis pour bombarder des objectifs entre Liège et Tongres, et c'est au cours de cette mission que, pris dans une *Flak* d'enfer, le moteur droit de mon avion a pris feu. Nous sommes alors revenus dans nos lignes, et j'ai essayé de me poser comme j'ai pu, après avoir traversé une route et face à des arbres. Ce fut un atterrissage en catastrophe, en accrochant les arbres, les deux moteurs ont volé à 15 m de l'appareil ! Dès que l'avion s'est immobilisé, j'ai réussi à sortir et me suis dirigé vers l'arrière pour essayer de tirer de là mon camarade La Porte du Theil qui, malheureusement, était coincé. Malgré toutes mes tentatives, et par deux fois, les tôles chauffées au rouge par l'avion qui brûlait, j'ai dû renoncer, alors que des soldats belges accouraient pour essayer de nous

La mission du 12 mai 1940

GBA I/54			
1re section	Axe Tongres – Saint-Trond		
N° 14 †	Cdt Plou (P)	Adj Poitrot (P)	Abattu à Looz
N° 19 †	Lt Leleu (P)	Sgt Massaux (P)	Abattu à Saint-Trond
N° 6	Lt Blondy	Sgt Conilh	Crashé à Berry-au-Bac – réparé
2e section	Axe Maastricht – Tongres		
N° 18 †	Lt Delattre (†)	Adj Di Matteo (†)	Abattu à Vroenhoven
N° 10 †	A/C Richard (P)	A/C Renaudie (†)	Abattu à Roclange-sur-Geer
N° 21 †	S/Lt Gady	Sgt Cabaret	Crashé à Bapaume – réparé
3e section	Axe Maastricht – Tongres		
N° 7 †	S/Lt Henry (P)	S/Lt Besson-Guyard (P)	Abattu à Tongres
N° 9 †	A/C Goyer (P)	Sgt Turpin (P)	Abattu à Tongres
N° 4 †	A/C Boulanger (P)	Sgt Roux (P)	Abattu à Tongres
4e section	Axe Tongres – Bilzen		
N° 17	Lt Rivet	A/C Houbert	Rentré
N° 22	S/C Normand	Sgt Voigard	Rentré – irréparable
GBA II/54			
1re section	Axe Tongres – Waremme		
N° 28	Cdt Grenet	Lt Noniotte	Rentré
N° 34 †	Sgt Fourdinier	Lt de la Porte du Theil (†)	Abattu à Ransbèche
2e section	Axe Tongres – Waremme		
N° 29	Sgt Mayadoux	Sgt Bouvenet	Rentré
N° 20	S/Lt Chemineau	Sgt Guichon	Rentré
3e section	Axe Tongres – Liège		
N° 32	Cne Jeunet	Adj Coiffard	Endommagé – réparé
N° 36	S/Lt Testot-Ferry	A/C Mercoeur	Rentré
N° 13	A/C Lévèque	Adj Bugard	Rentré

porter secours. Il restait encore 600 litres d'essence, sans compter les cartouches de mitrailleuses et les obus du canon, et tout cela explosait. Il me fut donc impossible de m'approcher une nouvelle fois de l'appareil. Les soldats m'ont alors emmené dans un café où il y avait une grande glace et, quand je m'y suis regardé, après avoir enlevé mon casque, la figure et les mains brûlées, ma réaction fut : *"Ce n'est rien, je serai bientôt guéri et pourrai repartir au combat."* Cependant, les femmes qui étaient présentes dans l'établissement s'étaient mises à pleurer à mon arrivée en voyant mon état, ce qui n'était pas bon signe. »

[1] Cette expression rappelle que les avions de l'armée de l'Air étaient équipés de manettes des gaz qui fonctionnaient à l'envers par rapport à celles des autres forces aériennes belligérantes : il fallait les ramener vers soi pour accélérer.

[2] *Icare* n° 87 (1979).

◀ Le sergent-chef Édouard Fourdinier (à gauche) et le lieutenant Michel de La Porte du Theil (à droite) posent devant le Bre 693 n° 34 du GBA II/54 quelques minutes avant qu'ils ne décollent pour leur première – et dernière – mission le 12 mai 1940. (Photo A. Lamour)

Fourdinier, gravement brûlé au deuxième degré, ne retrouvera son groupe qu'à Toulouse début juillet. Michel de La Porte du Theil, 23 ans, polytechnicien, fils du général commandant le VIIe Corps d'armée, avait refusé un poste à l'arrière ; il est enterré sur la commune de Ransbeck-Ohain.

En tête de la 3e section du II/54, le capitaine Marc Jeunet passe à l'attaque à l'entrée de Tongres [3] :

« L'autre patrouille, la mienne, arrivant par le travers, n'a pas été signalée par le "mouchard". Elle passera sans grands dommages, et, cependant, j'ai un souvenir particulièrement précis de cette minute. Ce sont des camions et des camions, bourrés de soldats, et cela roule, roule. Parmi eux, une voiture de commandement. J'ajuste au collimateur. Je vise. Je vois la trace lumineuse de mes obus et leur impact dans la voiture, à moins de 60 m. Mais tout cela se passe au ras des arbres, et j'ai piqué sans m'en rendre compte pour conserver l'objectif au centre du collimateur. C'est un grand bruissement de branches et de feuilles. L'avion est passé dans les arbres, il est déséquilibré, mais il faut continuer, vider les chargeurs, larguer les bombes, et j'arrive à corriger à peu près en agissant sur les flettners. Puis il faut rentrer au terrain. L'atterrissage est un peu acrobatique, mais la mission est accomplie, l'avion est réparable, l'équipage est sauf. Dans la ville de Tongres, j'avais vu des civils au bord de la route et, d'instinct, j'avais cessé le tir à leur hauteur. »

Derrière Jeunet arrive le sous-lieutenant Testot-Ferry. La fumée de l'explosion des bombes de son chef d'escadrille le dissimule à la vue des Allemands, mais elle gêne aussi son approche. Ce n'est qu'au dernier moment qu'il aperçoit le convoi allemand arrêté en plein centre-ville. L'adjudant-chef Lévèque, qui ferme la marche, largue toutes ses charges dans la rue principale de Tongres, qui grouille de camions, de soldats, mais aussi de civils. Testot-Ferry et Lévèque reviennent pour une seconde passe, prenant la rue en enfilade, option dangereuse mais payante, la *Flak* n'ayant pas eu le temps de se mettre en place.

L'appareil de Jeunet embarque à l'atterrissage et finit le nez dans le gazon ; il est réparable. Le sous-lieutenant Chemineau cause une grande frayeur : n'ayant pas largué toutes ses bombes, il s'en débarrasse dans un champ en bordure du terrain pour pouvoir se poser en toute sécurité ; devant les explosions, tout le personnel présent sur le terrain – y compris le général Girier et son état-major – se jette à plat ventre.

En fin d'après-midi, Grenet convoque ses pilotes pour ce qui ne s'appelle pas encore un débriefing. Ce baptême du feu les a épuisés physiquement, sans parler du coup au moral que la perte de l'un de leurs camarades leur a donné, mais ils sont heureux d'avoir accompli leur mission et d'être rentrés en un seul morceau. En attaquant en ordre dispersé et par le travers de l'objectif, ils ont bénéficié d'un certain effet de surprise, ce qui leur a permis de limiter leurs pertes. Prenant à part son chef de groupe, Jeunet lui avoue avoir retenu ses tirs en ayant aperçu des civils mêlés aux troupes allemandes ; tous deux conviennent qu'ils ne pourront pas toujours avoir cette attitude.

GBA I/54

Les onze avions menés par le commandant Plou volent groupés jusqu'à Maubeuge, où ils rencontrent leur escorte ; toutefois, les Morane, qui peinent à suivre leur train, les laissent filer jusqu'à Namur, où ils longent le cours de la Meuse. Volant toujours en un impeccable échelon refusé vers la droite, ils se séparent à Huy, Plou et Delattre poursuivant jusqu'à Maastricht pour prendre l'ennemi à revers. Erreur funeste ! La ville est aux mains des Allemands depuis deux jours, et l'alerte est immédiatement donnée. Les deux pelotons se séparent après avoir survolé le faubourg de Kesselt.

À Montdidier, terrain du I/54, la nervosité commence à gagner le personnel qui attend le retour de ses onze avions. Peu après 15h00, deux appareils se présentent, ce sont ceux de la 4e section ; celui du lieutenant Rivet est pratiquement intact [voir plus bas], mais celui du sergent-chef Normand est en dentelles. Il n'y en aura pas d'autres !

« On s'approche, anxieux. Les équipages sortent de la carlingue, les questions se précipitent. Tout le monde veut savoir, mais eux, ceux qui en sont revenus, presque inconscients, les yeux encore remplis de ce à quoi ils ont assisté, de ce qu'ils ont vécu, ne répondent que par monosyllabes tout en se dirigeant vers la tente tenant lieu de vestiaire. [...]

« À la tombée de la nuit, la voiture revient de Bapaume [où s'est posé le sous-lieutenant Gady]. Gady en descend, mais il faut renoncer à obtenir quoi que ce soit de lui aujourd'hui : il est presque complètement sourd et ne sait que répéter *"C'est affreux ! c'est affreux !"* »

Ce n'est que le lendemain que Gady peut donner quelques précisions sur la mission [4] :

« Arrivés au-dessus de la Sambre, les appareils se tiennent encore à quelques centaines de mètres d'altitude. Ils descendent progressivement dès qu'ils atteignent la Meuse. Ils prennent dès lors, dans cette vallée encaissée, le vol rasant qui leur permettra, après avoir contourné Liège et remonté sur Maastricht, de foncer vers Tongres. Dès la sortie de Maastricht, à Vroenhoven, la section du Lt Delattre est violemment prise à partie par la *Flak* adverse. Dessous, un important convoi stationne le long de la route, et, sans attendre, Delattre attaque, Richard et Gady sur ses talons. À 400 km/h et à 10 m de hauteur, la section d'assaut fonce sur l'objectif. Presque immédiatement touché, le moteur droit du Lt Delattre prend feu, suivi de peu par le moteur droit du Lt Richard. Delattre a lâché ses bombes sur les véhicules du convoi, qui sautent avec leurs chargements. À son tour, le deuxième moteur du chef de section est en feu ! Basta ! Delattre, qui a viré malgré le feu qui lui brûle le visage, revient sur la colonne et décharge encore, au ras des véhicules, ses chargeurs de canon et de mitrailleuses, et, toujours maître de son appareil, qui n'est plus qu'une torche, fonce sur la tête de colonne, où il s'écrase avec son mitrailleur Di Matteo. »

Gady est le seul survivant de la section. Son tableau de bord fracassé par les projectiles et ses réservoirs percés – mais qui, par chance, n'ont pas pris feu –, il peut tout juste rejoindre Grévillers, près de Bapaume. Son mitrailleur, le sergent Cabaret, grièvement blessé dès le début de l'engagement, baigne dans son sang sur le plancher du Breguet ; par la suite, il aura la possibilité de raconter l'enfer qu'il a vécu :

« À la hauteur d'Aix-la-Chapelle, un projectile orange passe dans la patrouille, mais loin derrière. Nous sommes repérés. Quelques kilomètres plus loin, c'est un convoi dense de blindés qui approche. On plonge dedans, moteurs en surpression, trappes de bombes ouvertes, et, subitement, les éclairs, les traçantes qui se recoupent derrière l'empennage – le canon Hispano fait des merveilles, quel vacarme ! Les bombes tombent en ricochant, ma mitrailleuse inférieure fonctionne, l'odeur de la poudre du canon commence à envahir la carlingue. Ils tireront donc toujours avec leurs traçantes derrière la queue du Breguet ? On passe dans les barrages verticaux de mitrailleuses lourdes, l'avion est percé. Un autre groupe de mitrailleuses de flanquement allemandes corrige mieux. Quel bruit ! Et brutalement, un grand choc, je suis blessé dans le dos, dans le côté. Toutes les bombes sont larguées. Je ne peux plus manœuvrer le levier de fermeture de la trappe. Gady m'appelle et entend mes plaintes dans ses écouteurs. Mes cartes disparaissent par la trappe. Nous sommes seuls, plus d'équipier, ni devant ni derrière. La concentration durant l'attaque et la bagarre ne m'ont pas permis de voir ce que faisait la troisième patrouille qui nous suivait. Gady m'apprendra plus tard qu'il avait vu le lieutenant Delattre percuter de plein fouet un char allemand et l'adjudant-chef Renaudie s'écrouler sur son siège.

« Nous sommes seuls en fait, ébranlés, volant vers l'ouest puis le sud. Où sommes-nous ? C'est Gady qui me le demande. Je suis natif de Lille, je reconnais Valenciennes. Quelle chance ! Mais je peine à articuler : Va-lenciennes. Je n'en peux plus, je respire mal, j'ai le côté droit tout trempé et je n'arrive pas à m'attacher, et cette trappe qui est ouverte... Le Breguet continue à voler, les moteurs sont intacts. Il y a des trous partout sous le siège de Gady, mais il est blindé. Montdidier est trop loin, et nous n'avons pas assez d'essence. »

[3] *Icare* n° 87.

[4] P. Grenet, *op. cit.*

[5] Le n° 12 (S/Lt Chauvet) du I/54 est accidenté au décollage et ne participera pas à l'opération.

[6] *Icare* n° 87.

[7] Anachronisme, le *Flakvierling* 38 n'est entré en service que fin 1940.

[8] P. Grenet, *op. cit.*

Le lieutenant Rivet connaît la même expérience que le capitaine Jeunet. À la sortie de Tongres, il repère un bel embouteillage de véhicules ennemis : une cible en or ! Toutefois, en une fraction de seconde, il se rend compte qu'ils se trouvent au milieu de nombreux civils et, en particulier, d'un groupe d'enfants :

« Il y eut en moi je ne sais quoi qui me paralysa la main. Ce quelque chose d'indéfinissable fut plus fort que ma volonté de destruction d'un adversaire que je tenais à ma merci. Lorsque je me suis ressaisi, l'objectif était déjà loin. J'ai manqué une des plus belles cibles qu'il peut m'être donné de rencontrer. Tant pis ! je ne regrette rien… des enfants… en pays ami par surcroît… non, je ne pouvais commettre une telle action. »

Sur les dix-huit appareils qui ont pris part à cette mission [5], seuls huit sont rentrés, dont un est irréparable. Le bilan s'établit à quatre morts, onze prisonniers et deux blessés graves. Compte tenu des circonstances, c'est presque un miracle qu'il ne soit pas plus lourd !

Douze avions mis hors de combat temporairement ou définitivement, cela représente plus d'un quart (26 %) des effectifs de la 6e Brigade d'assaut (hors GBA II/35) au 10 mai…

La presse française masque la triste réalité, ainsi peut-on lire dans *La Guerre aérienne et navale* : « Nos pertes ? Nulles ! Une balle de mitrailleuse ennemie atteignit pourtant, en fin de parcours, le pilote d'un de nos appareils, l'adjudant-chef C… Le blessé rentra dans nos lignes et se posa dans un champ. »

Le personnel du Groupement n° 19 ne sera informé du massacre qu'une fois monté au front.

Lundi 13 mai

Adieu au vol rasant

Le lendemain, après avoir regroupé ses deux unités d'assaut sur le terrain de Montdidier, le général Girier réunit ses pilotes afin d'analyser la situation. André Rivet, alors lieutenant et commandant de la 2e escadrille du GBA I/54, donnera quelques éclaircissements [6]:

« Il faut souligner que les convois étaient fortement défendus par une DCA équipée de canons de petit calibre montés sur tourelles quadruples [7], à raison d'une plate-forme tous les quatre véhicules. Dans ces conditions, pourquoi les avoir attaqués dans l'axe ? C'est tout d'abord parce que nous ne pensions pas trouver une telle défense. Ensuite, parce que c'était la façon la plus efficace de leur porter des coups spectaculaires. C'était aussi la plus spectaculaire façon d'en recevoir. Nous l'avons compris trop tard. Nous nous étions trompés, et le vol rasant était condamné, tout au moins dans cette situation d'infériorité.

« Quels sont alors les éléments favorables qui m'ont permis d'échapper à la règle : tout d'abord, le terrain survolé de Huy à Tongres n'était pas encore occupé. Le village de Tongres a constitué un masque qui m'a permis de réaliser la surprise ; j'ai attaqué le premier et de face. Sur l'autre axe, les patrouilles avaient survolé Maastricht, déjà occupé ; l'alerte avait pu être déclenchée ; la DCA avait eu le temps de se mettre en position de défense ; les avions, évoluant les uns derrière les autres, avaient eu à franchir de véritables barrages de feu. »

« Nul ne voulait abandonner le vol rasant en raison de son efficacité, confiera à son tour Normand, alors sergent-chef au I/54. Tous les objectifs avaient été atteints et ils auraient été anéantis si nous avions eu dix fois plus d'avions. Pourtant, les pertes s'avéraient trop grandes, du moins sur des objectifs aussi concentrés que ceux de la veille, et il fut admis que les attaques en vol rasant ne seraient plus tentées que par "patrouille corsaire". »

Jeunet précise :

« Nous recevons l'ordre de bombarder à l'horizontale à 900 m, loin des poms-poms. Il n'y a pas de viseur, mais des repères que nous traçons sur l'avion, et nous n'avons que nos bombes sans ailettes. »

Les années de réflexion, d'études et de conceptualisation de la doctrine d'emploi de l'aviation d'assaut, les budgets alloués à la construction d'appareils adaptés à cette tâche spécifique, les mois d'entraînement des équipages au vol rasant ont été balayés d'un revers de la main au terme d'une unique mission ! Le lieutenant Delattre, qui en a été le plus ardent promoteur, en a été aussi l'une des premières victimes ; il n'est plus là pour défendre sa cause. L'avenir prouvera qu'il avait vu juste – mais trop tôt, parce que, à cette époque, il n'était pas en mesure de maîtriser tous les paramètres qu'un tel engagement recouvrait.

L'axiome de Carl von Clausewitz, cité en exergue de cet article, prend ici tout son sens. Aucune sortie n'est exécutée le 13 mai. Comme les deux groupes n'alignent plus que onze appareils à eux deux, Girier décide de mutualiser leurs moyens aériens. Si le lieutenant Rivet prend la tête du I/54 en remplacement du commandant Plou, le commandement tactique de l'ensemble est confié au capitaine Grenet.

Mardi 14 & mercredi 15 mai

Interventions à l'horizontale au-dessus de Sedan

Après les parachutistes d'assaut, la *Flak* légère mobile et autres ingrédients de ce qui deviendra la *Blitzkrieg*, la Wehrmacht sort un nouvel atout de sa manche : des ponts de bateaux capables de faire franchir un fleuve aussi large que la Meuse aux plus lourds blindés de la *Panzerwaffe* ! Un exploit aussi inimaginable dans l'esprit sclérosé de nos stratèges que la traversée des « infranchissables » Ardennes à une masse de blindés en trois jours ! Ce n'est que vers 21h00, le 13 mai, que le généralissime Maurice Gamelin se décide à considérer ce qui se passe à Sedan comme autre chose qu'un incident local.

Alors que se profile la bataille qui va, ni plus ni moins, décider – déjà ! – du cours de la guerre, l'aviation d'assaut attend l'arme au pied qu'un officier général veuille bien lui donner des instructions… Lenteur et pesanteur sont les deux mamelles de l'Armée française de 1940 ! Placés en état d'alerte dès 01h00 le 14 mai, les équipages du Groupement n° 18 doivent attendre 13h00 leur ordre de mission : bombarder les ponts de bateaux en aval de Sedan et, en particulier, celui installé au lieu-dit Gaulier (commune de Floing). Bien que les Breguet ne puissent emporter que des bombes de 50 kg, la hiérarchie estime qu'elles ont un pouvoir destructeur suffisant pour venir à bout de ces ponts mobiles constitués de caissons métalliques… De toute façon, il n'y a pas le choix ! Même si chacun sait qu'un bombardement horizontal à 900 m d'altitude a peu de chance de succès, personne ne veut endosser le risque de provoquer de nouvelles lourdes pertes en revenant au vol rasant.

À la dernière minute, la mission est modifiée : il s'agit maintenant de bombarder un rassemblement de troupes entre Bazeilles, Sedan et la voie ferrée au sud de la Meuse. Neuf appareils, dont les trois survivants du I/54, décollent vers 14h00 ; ils récupèrent leur escorte du GC I/8 vers La Fère (Aisne) et attaquent les avant-gardes du XVIII. *Armeekorps (motorisiert)* qui ont percé à la charnière des IIe et IXe Armées françaises, entre Sedan et Bazeilles. Les bombes larguées vers 800 m d'altitude ont peu d'effets, mais au moins tous les avions rentreront.

Le lendemain, 15 mai, huit Breguet, accompagnés par des patrouilles des GC I/1, III/3, II/6 et I/8, s'en prennent de la même manière aux blindés du XXXXI. *Armeekorps (motorisiert)* du *Generalleutnant* Georg-Hans Reinhardt qui ont enfoncé les lignes françaises au nord de Monthermé. Les mêmes causes produisent les mêmes effets : aucune perte, mais aucun résultat ! Grenet a décidé d'impliquer la jeune garde qui n'a pas encore reçu le baptême du feu, comme le sergent-chef Guy Perrot de Thannberg ; celui-ci déclarera à son retour [8] :

« Je comprends pourquoi certains sont restés au tapis. Ils ont été trop curieux, ils ont voulu voir les dégâts qu'ils ont provoqués et ils l'ont payé cher. Moi, je lâche tout sur mon passage et je ne fais rien pour connaître le résultat. J'ai fait au mieux sur l'objectif et, malgré la DCA infernale qui tirait 160 coups à la seconde, je suis passé ; j'ai eu la baraka. »

Ce que pointe du doigt Thannberg, bien que d'une manière maladroite, c'est l'une des principales causes des pertes subies les jours précédents : les équipages ont effectué plusieurs passes sur le même objectif, non pour observer les résultats, mais pour vider leurs chargeurs dans l'espoir d'infliger un maximum de dommages à l'ennemi.

Suite p.68

La fin du voyage

Il est très difficile d'identifier les carcasses des Breguet tombés dans les lignes ennemies : se conformant aux directives de l'EMGAA, les unités ont effacé les insignes d'escadrille dans le courant du mois d'avril 1940 ; peu d'avions portent un code tactique, et les chasseurs de souvenirs étant passés avant les photographes, le numéro de série a disparu (si tant est qu'il n'avait pas, lui aussi, déjà été effacé). Nous avons donc réuni dans cet encadré plusieurs épaves qui ont retenu l'attention des soldats de la Wehrmacht, sans que nous puissions les identifier de manière formelle.

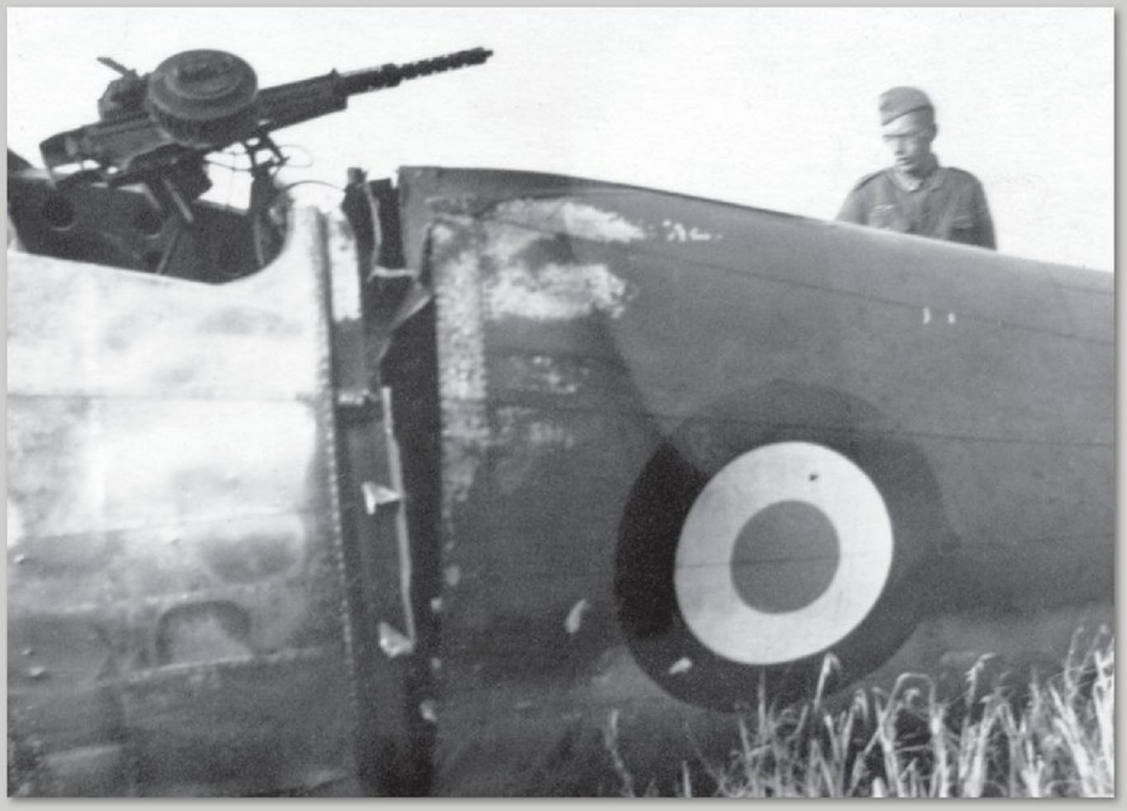
Il reste néanmoins un constat : en dehors de quelques appareils réduits à l'état de cendres, parce que victimes d'un incendie en vol, la plupart des autres ont résisté à un atterrissage forcé, apportant ainsi la preuve de la grande résistance de la cellule du Breguet, sans laquelle le bilan humain aurait été autrement plus tragique.

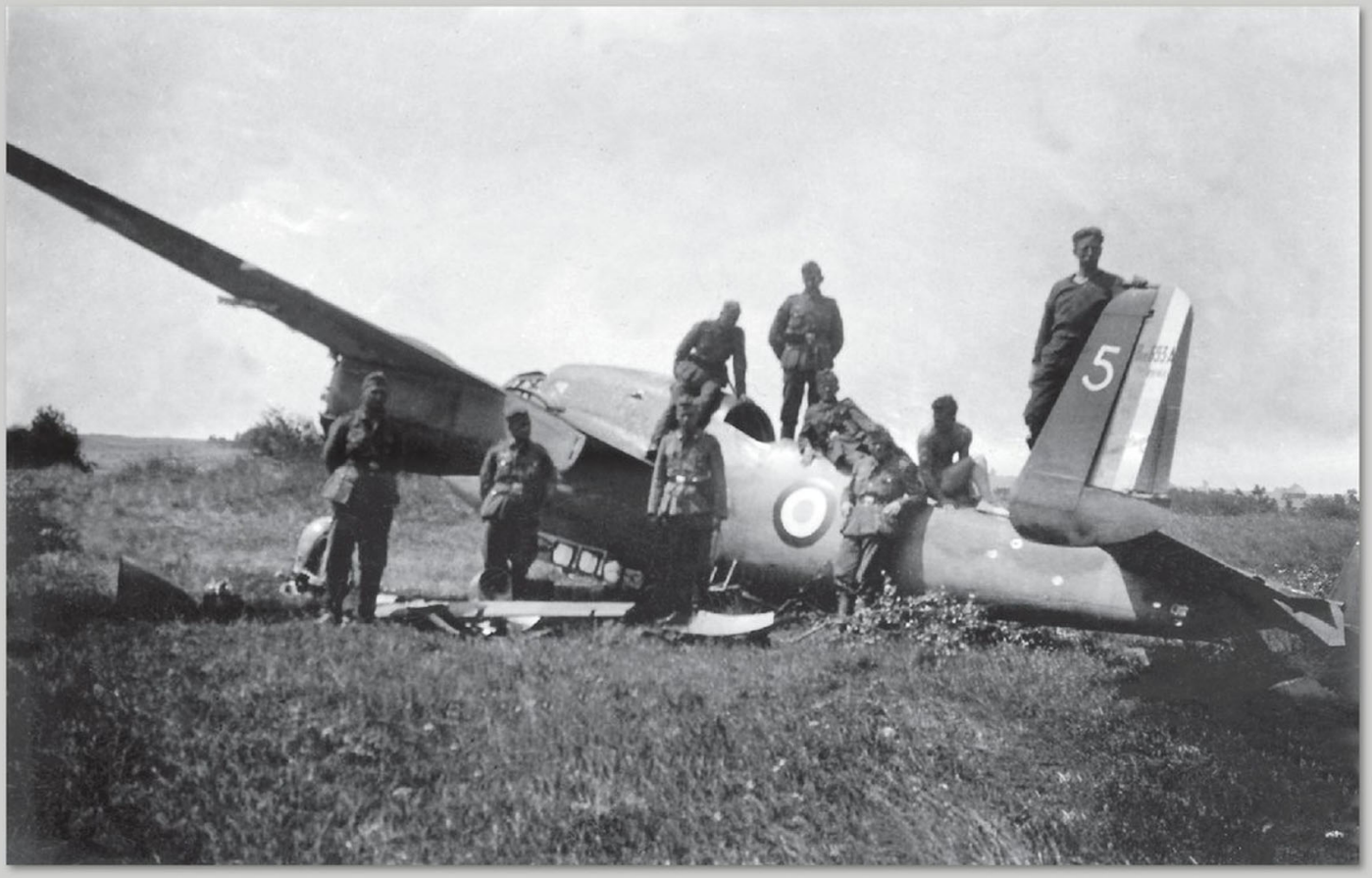
▶ Sur ce même avion, le chargeur (« camembert ») de la MAC 34 de défense arrière est encore en place. Il contenait 100 cartouches de 7,5 mm, et le mitrailleur disposait de trois chargeurs en réserve, relativement faciles à changer en vol. (Collection Ph. Ricco)

◢ Malgré son code tactique, ce Bre 693 reste difficile à identifier, bien que son emplacement haut perché sur la dérive et sa taille militent en faveur de la 4e escadrille du GBA II/54. (Collection Ph. Ricco)

◀ L'un des Bre 693 descendus lors de la mission du 12 mai dans la région du Limbourg. (Collection Ph. Ricco)

◣ Un autre Bre 693 victime de la *Flak* dans le secteur de Tongres. On note que le cadre en acier séparant le poste de pilotage de celui du mitrailleur, véritable arceau de sécurité en cas de passage sur le dos, est resté intègre, prouvant la robustesse de l'appareil.





L'aviation d'assaut n'en est qu'à ses débuts, et ses tactiques ne sont pas encore adaptées aux dures réalités de la guerre. Par la suite, les pilotes de chasseurs-bombardiers apprendront qu'il ne faut jamais effectuer une seconde passe – et, en tout cas, jamais sur le même axe ; la plupart de ceux qui braveront cette règle ne reviendront pas pour raconter leur histoire.
Limiter les pertes, c'est bien, mais être efficace, c'est mieux, d'autant que la percée allemande prend une tournure qui vire à la catastrophe pour les Alliés, dont les armées engagées en Belgique risquent d'être prises au piège. Après mûre réflexion, Girier décide de revenir au vol rasant.

Jeudi 16 mai
Retour au vol rasant

Ce n'est – une fois encore – qu'en début d'après-midi, ce qui reste incompréhensible au vu de l'urgence de la situation, que décollent deux Bre 693 du I/54 et trois du II/54 répartis en trois sections pour mieux disperser le tir de la *Flak*. Les deux premières attaquent une importante colonne motorisée sur la N 46, de Mézières à Laon, près de Montcornet (Ardennes), et la troisième des rassemblements de troupes au nord de Château-Porcien (Ardennes).
Malheureusement, cette fois aussi, les mêmes causes produisent les mêmes effets. Accueillis par un rideau de *Flak*, deux appareils du II/54 sont abattus en flammes, et l'un des deux du I/54 qui a réussi à rentrer est si endommagé qu'il devra être incendié avant le déménagement du groupe dans la soirée. Lami, alors sergent au II/54, racontera sa mésaventure :
« Dès que nous avons déboulé sur la colonne de chars, la *Flak* est immédiatement entrée en action, et l'avion du sous-lieutenant Chemineau et de Guichon, qui était devant moi, a presque instantanément explosé. Moi, je n'ai eu que le temps de faire un "break" pour éviter les morceaux. [...]
« Juste à la fin, j'ai pris un obus incendiaire du côté gauche, probablement dans le logement du train, et puis le feu a commencé à prendre. Je voyais un jet de flammes avec une traînée de 50 m à l'arrière du moteur, ce qui a brûlé la toile des volets et des gouvernes, et j'avais beaucoup de mal à tenir l'avion en crabe pour que Giard ne soit pas brûlé. »
Lami pose son Bre 693 n° 30 sur le ventre dans un champ de la commune de Hannogne-Saint-Rémy (Ardennes), à moins de 5 km de Château-Porcien ; lui et son mitrailleur, le sergent Giard, sont « faits aux pattes » par une patrouille allemande.
Le Bre 693 n° 20 explose en vol et s'écrase sur les terres de la ferme de La Fontaine Barbette, entre Rocquigny et Chaumont-Porcien (Ardennes) ; l'équipage, sous-lieutenant Georges Chemineau et sergent Claude Guichon, a été tué sur le coup. Piètre consolation : le sous-lieutenant Menant (I/54), survolant une prairie entre Fraillicourt et Raillimont, à 5 km à l'est de Montcornet, surprend deux Hs 126 de la 5.(H)/12 qui sont en train de décoller ; il en détruit un qui roule et abat le second qui a déjà pris l'air ; la Luftwaffe n'admet la perte que d'un seul appareil (un tué).
Dans la soirée, Girier ordonne le repli du Groupement n° 18 sur Briare (Loiret), où il retrouve le GBA II/35. Le GBA I/54 rejoint avec deux appareils (n° 12 et 17) et le II/54 avec cinq (n° 13, 28, 29, 33 et 35) ; mais seuls quatre sont en état de prendre part à de nouvelles opérations. L'aviation d'assaut a été laminée en deux missions ! Girier et son état-major, qui venaient juste de s'installer à Montdidier, gagnent Châtillon-sur-Loire, à quelques encablures de Briare.

Vendredi 17 mai
La chasse de nuit en renfort

Le 17 mai, le Groupement n° 18 panse ses plaies et n'effectue aucune sortie.
Depuis l'offensive allemande, les quatre escadrilles de chasse de nuit basées en région parisienne [9] sont restées l'arme au pied dans l'attente d'ordres qui ne viendront jamais. Considérant qu'avec leurs 47 Potez 631 en ligne, elles représentent un véritable potentiel offensif inemployé, le 16 mai, l'EMGAA décide de les lancer dans des missions d'attaque en vol rasant – que l'on ne nomme pas encore *strafing*.
Potentiel offensif ? Il faut quand même rappeler que, à cette époque, les Potez 631 ne sont armés que de deux canons de 20 mm – sauf quand la pénurie de HS 404 a contraint à en remplacer un par une MAC 34 ! Ce n'est que le 20 mai que le premier Potez équipé de quatre MAC 34 sous les ailes sera pris en compte par l'ECN 1/13. Un armement non négligeable, certes – mais que peuvent des mitrailleuses de 7,5 mm contre la cuirasse d'un véhicule blindé ?
Dix-huit appareils des quatre escadrilles décollent le 17 mai par groupes de trois pour attaquer en vol rasant des éléments motorisés entre Hirson et Anor, sur la N 363 (D 963). Les premiers s'en prennent à des colonnes au sud de Trelon (Nord).
Le lieutenant Duc, de l'ECN 2/13, a conservé tous les détails de cette mission dans sa mémoire :
« Quand notre commandant [le capitaine Hubert Petit de Mirbeck] aperçut les blindés allemands, il battit des plans. C'était le signal de l'attaque. Malheureusement, nous passions en troisième position, derrière les deux patrouilles de la 4/13. Les servants de la DCA étaient tous à leur poste et les véhicules soigneusement dispersés et mis à couvert. Leurs terribles canons de 20 constituaient le premier cercle de défense. Le ciel se couvrit instantanément de flocons noirs et s'emplit de traçantes. Notre commandant fut touché instantanément. Je l'ai vu dégager, désemparé, avec un moteur en feu. Je suis passé comme par miracle au milieu d'un déluge de fer et de feu. J'ai vidé mes chargeurs sur quelques camions abandonnés sur le bas-côté de la route. J'en ai touché un ou deux. La tête rentrée dans les épaules, j'ai continué sur ma lancée, droit devant moi. Les balles allemandes claquaient sur le revêtement métallique du Potez. Aucune ne trouva une cible intéressante. J'ai décidé de ne pas m'attarder dans le secteur, car je pensais que les tankistes boches avaient prévenu les Messer. Je suis rentré à Villaroche. Par je ne sais quel miracle, je n'avais encaissé que sept balles, et aucune n'avait atteint un organe vital. Je jurai que l'on ne m'y reprendrait plus. »
Pour des résultats plus que dérisoires, les escadrilles de chasse de nuit laissent dans cette affaire cinq avions détruits, six tués et trois blessés.
Dès le lendemain, ces unités sont mobilisées pour la chasse de jour et elles n'effectueront qu'une ultime mission de *strafing*, ce sera le 24 juin. Leur contribution à l'assaut en vol rasant se limite donc à 27 sorties.

Samedi 18 mai
Un potentiel en chute libre

Pour la mission du jour – des convois et des concentrations de troupes sur la départementale entre Le Cateau, Landrecies et Avesnes-sur-Helpe (Nord) –, Girier décide d'impliquer les Bre 691 du GBA II/35 ; il n'y en a que quatre en état de vol, qui décollent en compagnie de deux Bre 693 de chacune des autres unités du Groupement vers 17h00. Répartis en trois sections placées sous les ordres capitaine Grenet, ils doivent attaquer en vol horizontal à 900 m. Il n'y aura pas de couverture de chasse.
S'il y en avait eu une, est-ce que la perte du Bre 691 n° 39 du II/35 aurait pu être évitée ? Ce n'est pas si sûr. Son équipage (adjudant Géraud et lieutenant Artola), qui est fait prisonnier après s'être écrasé près de Landrecies, moteur gauche en feu et dérive droite coupée, expliquera qu'il a été victime de dix « Me 109 », mais le doute subsiste quant à l'intervention de la chasse allemande [10].
Au II/54, le n° 33 du lieutenant de Béarn est touché par la *Flak*, mais il réussit à se poser train rentré en rase campagne près de Claye-Souilly (Seine-et-Marne).
Ce n'est malheureusement pas le cas du n° 28 du capitaine Grenet, littéralement coupé en deux par un obus de *Flak*. Le sergent-chef Bouveret parvient à s'extraire du tas de tôles qui tombe en tourbillonnant – miraculeusement indemne, il est fait prisonnier. Grenet s'écrase avec le reste de l'appareil au hameau de Happegarbes, à 2 km à l'ouest de Landrecies (Nord) ; inhumé sur les lieux de sa chute par les Allemands, ses restes seront plus tard transférés au cimetière de Landrecies.
Grenet est remplacé, à la tête du II/54, par le capitaine Lacat.
Le potentiel du Groupement n° 18 vient de brutalement chuter à quatre appareils en état de vol : deux Bre 693 du I/54 et deux Bre 691

[9] ECN 1/13 à 4/13. La 5/13 est basée à Loyettes (Air) pour protéger la région lyonnaise.

[10] P. Cornwell (*The Battle of France Then and Now*) penche pour une méprise d'un Hurricane du N° 607 *Squadron* ayant engagé un Do 17.

[11] Ce département n'existait pas en 1940 (Étampes était alors en Seine-et-Oise, département disparu en 1968), mais les conventions veulent que le lecteur puisse situer les localités sur une carte actuelle. De même, la Seine-Maritime s'appelait alors Seine-Inférieure.

[12] *Icare* n° 80.

▲ & ◣ Le Bre 691 n° 39 du GBA II/35, posé sur le ventre entre Landrecies et Avesnes-sur-Helpe (Nord), le 18 mai. Si des traces d'incendie sont visibles sur le moteur gauche, en revanche, la dérive droite n'a pas été coupée mais endommagée. (Collection Ph. Ricco)

du II/35 – autrement dit, rien du tout !
Girier décide de ne plus employer le II/35 en opération, mais de s'en servir comme réservoir pour les deux autres groupes d'assaut. Contrairement aux promesses faites, le GIABSE ne lui a fait parvenir aucun renfort. Les quatre derniers Bre 691 du II/35 sont versés au I/54 en compagnie de 15 équipages et de 2 mécaniciens, tandis que le II/54 récupère 10 équipages et 5 mécaniciens.

Lundi 20 mai

Le Groupement n° 19 dans la tourmente

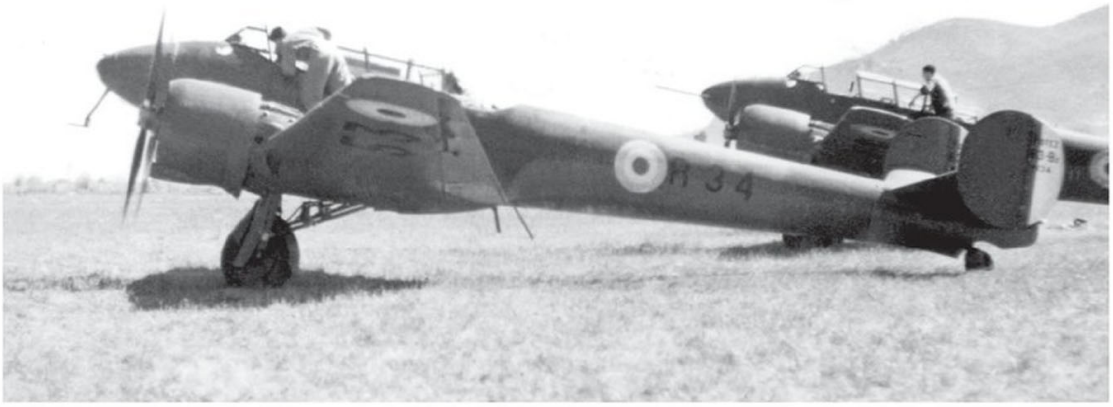
Dans l'après-midi du 18 mai, le Groupement n° 19 monte au front sous la houlette du lieutenant-colonel Philippe Azéma de Castet Laboulbène ; lui-même, pilotant son Potez 633 n° 22G, s'installe à Briare (Loiret) en compagnie des neuf Bre 693 du GBA I/51, tandis que les douze Potez 633 (six « grecs » et six « roumains ») du GBA II/51 trouvent refuge à Étampes (Essonne [11]). Après avoir été renforcées dans la soirée par, respectivement, deux et cinq Bre 693, les deux unités se regroupent à Étampes le lendemain matin. Le 19 mai, le Groupement n° 18 quitte Briare et prend ses quartiers à Étampes.
Le 20 mai, à 13h10, neuf Breguet et cinq Potez décollent pour exécuter la première mission du Groupement n° 19 : une attaque de colonnes sur l'axe Arras-Cambrai et une reconnaissance armée sur les principaux axes au départ de Bapaume. Les Potez « grecs » seront peu employés en opération, car ils ne peuvent pas emporter de bombes de 50 kg. Néanmoins, le commandement du Groupement ayant décidé de conduire la mission, il part avec son avion personnel ; le capitaine Gilles Renaud, son adjoint, monte à bord en tant que mitrailleur [12] :
« On installa deux grosses bombes de 200 kg dans la soute, plutôt mal que bien, et de Castet me fit don d'un sifflet à roulette pour l'aviser des attaques arrière, car les Grecs n'avaient pas encore le téléphone (oh ! flics, quelle honte !). En le voyant enjamber ce Potez bardé d'inscriptions grecques, j'eus un bref instant la burlesque sensation que nous partions vers quelque antique affrontement sous les murs de Troie – d'autant que le colonel travaillait l'injure homérique et que point n'était nécessaire de le chauffer longtemps pour qu'il traitât les hitlériens mieux que le grand Ajax n'eût fait avec les fils de Priam. »
Deux appareils ne rentrent pas :
- le Bre 693 n° 65 du capitaine Bernard, endommagé par la *Flak* au-dessus de Péronne, se pose au Bourget ; le mitrailleur, le sous-lieutenant Guimbretière, le pied à demi-arraché par un obus, est hospitalisé à Bobigny.
- le Potez 633 n° 34R, touché par l'artillerie antiaérienne, doit effectuer un atterrissage de fortune à Berles-au-Bois (Pas-de-Calais), près de Bapaume ; ses occupants (sergent Dupond et caporal-chef Lacroix) sont indemnes, mais tombent aux mains des Allemands.

Le 21 mai, quatre Potez du II/51 attaquent des convois qui marchent sur Abbeville. Une nouvelle fois, la *Flak* prélève son tribut : le n° 36R, fortement endommagé, s'écrase au retour, mais l'équipage (capitaine Nicot et adjudant Izern) est indemne.
Ce même jour, le GBA II/35 se déplace à Châteauroux, où il cède des Potez 633 au CIB local, mais conserve ses Bre 691 pour assurer l'instruction des nouveaux pilotes affectés à l'aviation d'assaut.

Mercredi 22 mai

Les Messerschmitt s'en mêlent

Dès l'aube, trois Potez 633 du II/51 sont en alerte. À 09h30, ils reçoivent l'ordre de bombarder les points de passage au Câtelet (Aisne), « petite ville située sur la route de Saint-Quentin à Cambrai », précise le sous-lieutenant Gaston Baugnies de Saint-Marceaux [13]. « À ce carrefour se rencontrent l'Escaut, le canal de Saint-Quentin, une voie ferrée et la N 44 [14]. Aussi, les ponts et croisements sont-ils nombreux sur une surface relativement réduite et présentent un objectif à la fois payant et vulnérable. Ces vérités n'ont sans doute pas échappé au commandement allemand, et il faut s'attendre à des réactions de la part de la *Flak* et de la Luftwaffe. »
Une heure plus tard, derrière le lieutenant Colle décollent deux autres Potez « roumains » – ceux de Saint-Marceaux et du sergent Briançon –, auxquels se joint le Bre 693 n° 25 du sous-lieutenant Rostand, appartenant au I/51.
« Le tir de la DCA redouble lorsque nous arrivons au Câtelet, mais personne n'est touché, et nous effectuons notre premier passage et notre virage sans difficulté. Revenus sur l'axe de la N 44, nous nous engageons en léger piqué à environ 200 m l'un de l'autre. Je vois nettement les explosions des bombes du lieutenant Colle qui me paraissent situées à quelques dizaines de mètres au-delà du point qu'il attaque. Il va certainement faire un autre passage, car il ne semble pas qu'il ait largué toutes ses bombes.
« À mon tour, je vise un des trois ponts qui se distinguent facilement et largue quatre bombes au jugé à une cinquantaine de mètres d'altitude. Dégagement en virage à droite et en montant légèrement. Mais j'ai perdu de vue le Potez de Colle. Au cours du virage, je cherche l'avion de Rostand sans parvenir à le repérer. »
Le Breguet de Rostand est endommagé par la *Flak*, mais comme les trois autres appareils, il peut s'échapper à basse altitude et mettre le cap sur la maison. Mais c'est sans compter sur l'apparition inopinée d'une formation de Bf 109 de la JG 3. Quatre d'entre eux se ruent sur Saint-Marceaux, qui parvient à leur fausser compagnie en piquant pleins gaz au ras des marguerites. Il aperçoit alors un Potez devant lui, légèrement sur sa gauche ; plus rapide, il le rattrape progressivement :
« C'est l'avion de Colle, reconnaissable d'ailleurs à une large tache de peinture verte sur l'avant droit du fuselage. Bruckhardt me fait des signes auxquels je réponds. Mais tout à coup, j'aperçois une déchirure sur le côté droit de l'avion ; de la fumée s'en dégage, la silhouette de Bruckhardt disparaît dans le fuselage et la vitesse du Potez tombe brusquement, de sorte que je le dépasse rapidement. Il est évident qu'il a été touché, mais je pense que Colle aura pu se poser sur le ventre avant que le feu ne gagne l'avion. »
Colle et son mitrailleur, le sous-lieutenant Bruckhardt, survivent à un atterrissage forcé près de Bapaume ; mais ils sont tombés dans les lignes ennemies et sont faits prisonniers. La destruction de leur Potez n° 26R est attribuée par P. Cornwell au *Leutnant* Walter Fiel, du *Stab* I./JG 3, ce qui reste hautement hypothétique vu que personne n'a pu voir la chute de l'appareil du côté allemand, puisqu'elle s'est produite à plus de 20 km au sud de l'endroit où la victoire a été revendiquée.
Les Français pensent que le Potez n° 24R a été descendu en flammes par la *Flak*, mais il est en fait tombé victime du *Leutnant* Franz von Werra, du *Stab* II./JG 3, près de Saudemon (Pas-de-Calais) ; le sergent Pierre Briançon (pilote) est tué et le sergent Hanras, qui s'est parachuté, est fait prisonnier. Franz von Werra revendique un autre



▶ Le Potez 633 n° 34R du GBA II/51 à Vinon-sur-Verdon au printemps 1940. Sur le fuselage, on lit « R34 » et sur le gouvernail « Potez 633-Br n° 34 ». L'appareil sera abattu par la *Flak* près de Bapaume le 20 mai, où ses deux occupants seront faits prisonniers. (SHD/Air)

◀ Ce Bre 693 de la 2e escadrille du GBA I/51 (on distingue à peine le lapin à la trompette sur le fuselage) reçoit son chargement de bombes de 50 kg avant son départ en mission à Étampes en mai 1940. Le vitrage des trappes à bombes est bien visible. (ECPA-D/France/1940/ Photographe inconnu

« Breguet 690 » au-dessus de Cambrai un quart d'heure plus tard. C'est indéniablement le Bre 693 n° 25 du I/51 qui s'écrase près d'Essigny-le-Grand (Aisne) ; le sous-lieutenant Michel Rostand (pilote) et le caporal-chef André Giraudon (mitrailleur) sont tués. Seul Saint-Marceaux revient au terrain sain et sauf.

Allemands que le Breguet 690 a été conçu à l'origine comme chasseur lourd. Celui-ci revendique un Henschel Hs 126 à l'ouest d'Amiens, alors qu'il a encore tout son chargement de bombes ; toutefois, aucune perte pouvant correspondre à cet engagement n'a été répertoriée dans les listes de la Luftwaffe.

Jeudi 23 mai

Premiers renforts… laborieux

Le Groupement n° 18 doit attendre le 23 mai pour percevoir ses premiers Bre 693 en renfort. Pour désengorger le tarmac du site de Villacoublay, après un vol de réception, les appareils sont convoyés à Brétigny par un pilote maison. Comme certains éléments aussi essentiels que les hélices font défaut, ils sont démontés à leur arrivée et renvoyés par la route à l'usine pour permettre le transfert de nouvelles machines. À Brétigny, une équipe détachée par le constructeur monte les matériels manquants à mesure de leur livraison par les équipementiers – une fois l'avion conforme au cahier des charges, l'avionneur a rempli son contrat.

Tout cela est bel et bien beau sur le plan juridique, mais aucun de ces appareils n'est « bon de guerre », car seul un établissement militaire est habilité à monter les équipements « sensibles » : radio, collimateur, armement, lance-bombes… Ce processus très lourd, qui n'existe dans aucune autre force aérienne, a été imposé par le gouvernement afin d'éviter à des activistes de l'ex-Parti communiste français, devenu hors-la-loi, de dérober (ou même de saboter) des armes qu'il pourrait retourner contre la République [15]. C'est à l'annexe de l'EAA 301 à Cognac que les Bre 693 reçoivent leur armement. Une fois devenus « bons de guerre », ils sont mis à la disposition des groupes, charge à eux de les récupérer par leurs propres moyens, pour la bonne raison que l'armée de l'Air manque de pilotes convoyeurs. Cette situation est évidemment très pénalisante pour les unités engagées dans des opérations en première ligne. Le II/54 reçoit six avions en renfort (dont trois en provenance de l'usine de Bourges – dans les mêmes conditions) entre le 23 et le 27 mai (et deux autres dans les premiers jours de juin). Le I/54, qui ne peut aligner que deux Bre 693 disponibles au matin du 25 mai, va chercher neuf machines à Cognac, qui arrivent à Brétigny deux jours plus tard.

Le 24 mai, le capitaine Villedieu (II/51) rappelle aux

[13] Fréredic Paul Baugnies de Saint Marceaux, dit Gaston, rejoindra le *Normandie-Niemen* en janvier 1944.

[14] Devenue D 1044.

[15] Rappelons que le PCF a été dissous le 26 septembre 1939 à la suite de la signature du Pacte de non-agression entre l'Allemagne et l'URSS le 23 août. Même s'ils ont été moins nombreux que l'on a bien voulu le faire croire, des actes de sabotage ont été attestés pendant cette période et de lourdes condamnations ont été prononcées à l'encontre d'individus pris sur le fait.

[16] *Icare* n° 94.

[17] Le rôle des limitateurs était d'éviter de pousser les moteurs dans la « plage rouge » ; toutefois, en cas d'urgence, ceux-ci pouvaient être débrayés pendant deux minutes afin de donner quelques chevaux supplémentaires.

Samedi 25 mai

Nouvelles victoires aériennes

Le GBA II/51 fait mouvement sur Pithiviers-Dadonville (Loiret), le GBA I/51 rejoignant le terrain voisin de Pithiviers-Bléville deux jours plus tard.

Au cours de cette journée, ce sont les mitrailleurs qui vont se mettre en valeur.

À 18h30, cinq Bre 693 du I/51 s'envolent avec comme objectifs des concentrations de troupes et de véhicules dans le secteur La Fère–Saint-Quentin–Ham. Le n° 66 est gravement endommagé par la *Flak* du côté de Saint-Quentin, mais seul le mitrailleur est blessé ; l'avion rentre au terrain et sera réparé. Ce qui ne sera pas le cas du n° 39 (équipage sous-lieutenant Drouelle et sergent Carquin), successivement tiré par la *Flak* et les Bf 109 ; ce sont ces derniers qui, apparemment, ont eu sa peau. L'appareil percute la planète à Ennemain, à quelques kilomètres au sud de Péronne (Somme) ; Drouelle est tué lors de sa descente en parachute, mais Carquin s'en sort indemne – il aura beaucoup de choses à raconter quand il reviendra de captivité [16] : « La *Flak* a fait du dégât. Je l'ai réalisé plus tard, pas à l'instant. Je voyais seulement les flocons noirs des petits calibres. Les Me 109 ont fait le cirque aussitôt après. J'avise le lieutenant Drouelle au laryngophone. Il m'entend peut-être, mais je n'ai pas de réponse. Une colonne de fumée noire dérive à droite, mais le Breguet est bien stable, je pense que le lieutenant a débrayé les limitateurs [17]. Un premier Me 109 tire, je tire avec la satisfaction du mitrailleur dont le viseur Alkan a été réglé le matin. Le Me dégage par-dessus avec une grosse fumée. J'ai touché !

« Une boule blanche passe en vitesse sur ma gauche… Est-ce Drouelle qui s'éjecte ? Le Breguet a légèrement piqué – c'est tant mieux, car le Me n° 2 est surpris et nous rate. Je tire sur le n° 3, et il me semble qu'il en prend. Mais le Breguet pique sec, et je réalise qu'il faut quitter le métro. »

En effet, Drouelle a sauté le premier, mais il est vraisemblable qu'il a demandé à son mitrailleur d'en faire autant sans savoir que la phonie avait été coupée. Le malheureux pilote est proprement exécuté au bout de son parachute par des fantassins en mal de tir au pigeon. Carquin est « fait aux pattes » et conduit sur le terrain de l'escadrille allemande qui a abattu son appareil. En fait, rien n'est moins sûr : Peter Cornwell attribue la victoire à l'*Oberleutnant* Siegfried Bethke de la 2./JG 2 qui a revendiqué un Blenheim vers Saint-Quentin ; or, la silhouette de ce dernier n'a rien à voir avec celle du Breguet 693.
Quoi qu'il en soit, Carquin est emmené au PC du I./JG 76 à Charleville. Là, un officier s'adresse à lui en un français impeccable :
« Lorsque vous avez descendu le premier Me 109, vous étiez deux à bord. Lorsque notre deuxième camarade vous a attaqués, votre pilote avait déjà sauté et vous tiriez… seul à bord d'un avion sans pilote. Nous sommes fiers de saluer un adversaire courageux. »
Carquin dîne avec les pilotes de chasse allemands avant de gagner un *Stalag* muni d'un papier signé par les officiers de l'unité allemande certifiant l'exactitude des faits. En fait, seul le Bf 109 piloté par le *Gefreiter* Rudolf Dabelow (†) du I./JG 76 est répertorié parmi les pertes de la Luftwaffe [18].
Mais la journée n'est pas terminée.

Vers 18h50, l'équipage adjudant Miton (p) et sergent Badel (m), appartenant au II/54, décolle… seul pour une attaque de convois sur la N 44 entre La Fère et Saint-Quentin ; une mission bien hasardeuse pour ce jeune pilote, qui ne compte que 2h50 de vol sur Breguet et aucune instruction au bombardement en vol rasant ! Débordé par la situation, l'état-major envoie ses équipages au casse-pipe, car quel résultat peut-il espérer en envoyant un unique avion contre des colonnes ennemies comptant une cinquantaine de véhicules ?
Endommagé par la *Flak* sur l'objectif, le Breguet est alors accroché par quatre Bf 109. La situation commence à devenir désespérée, mais Miton n'a pas dit son dernier mot :
« Nous sommes toujours en vol rasant, les quatre avions ennemis toujours à ma poursuite. L'un d'eux s'approche de très près ; les balles frappent les tôles de blindage en faisant un bruit terrible. Soudain, je sens le chasseur bien près, nous sommes près du sol. Je réduis les deux moteurs, le chasseur ne peut virer avant. Le Messerschmitt est devant moi, je crie à Badel de tirer en mettant les gaz jusqu'à lui en mordre la queue. J'actionne canon et mitrailleuses, et, tout à coup, l'ennemi part à droite et dégage. Badel me dit : "*Ça y est ! il est parti, il est tombé, il s'est écrasé.*" »

Les Messerschmitt finissent par lâcher prise, mais les deux moteurs du Breguet sont en piteux état. Miton avise un champ et effectue un atterrissage sur le ventre entre Erches et Guerbigny (Somme), à 10 km au nord-est de Montdidier. Malgré les 311 impacts qu'ils dénombreront sur leur Bre 693 n° 13, Miton est indemne et Badel n'est que légèrement blessé.
Cette fois encore, il est bien difficile de réconcilier les événements avec les archives de la Luftwaffe. Peter Cornwell avance de manière hasardeuse que le vainqueur de ce Breguet pourrait être le *Feldwebel* Erich Rudorffer, de la 2./JG 2 – or, celui-ci a revendiqué un Blenheim en même temps (19h35) et au même endroit que Bethke ; quant à la liste des pertes de la Luftwaffe, elle ne mentionne aucune autre disparition de Bf 109 pouvant coïncider avec ce combat.

Dimanche 26 mai

Missions sans perte… ou presque

L'aviation d'assaut effectue 15 sorties en quatre missions (incluant la participation de trois Potez) dans le triangle Bapaume–Saint-Quentin–Cambrai. Elle en réalise huit autres

[18] En revanche, le I./JG 76 ne revendique aucun appareil ressemblant de près ou de loin à un Bre 693 ce jour-là (seulement deux Spitfire à Gravelines).

[19] Livré par l'usine de Bourges le 27 mai, il est restitué au constructeur le 5 juin ; replié par Maurice Claisse, chef pilote de la marque, à Landes-de-Bussac (Charente-Maritime) vers la fin de la campagne, il sera incendié sur place le 23 juin.

Une vue de très mauvaise qualité du Bre 697-01 prise à Bourges avant son repli à Landes-de-Bussac par Maurice Claisse. On note que ce prototype n'est pas armé. (Collection P. Rivière)

L'épave d'un Bre 693 de la 3e escadrille du GB II/54. Faute de pouvoir lire son numéro de série, il est impossible de connaître les circonstances de sa perte.

contre une colonne de blindés en une seule mission entre Dury et Amiens (Somme) : les *Panzer* ont parcouru plus de 50 km vers l'ouest en quarante-huit heures ! Tous les avions rentrent, même si un Potez du II/51, atteint par la *Flak*, s'écrase au retour sur la piste de Pithiviers (équipage sain et sauf) ; un second (n° 27R) est fortement endommagé par des Bf 110.

Lundi 27 mai

Le calme avant la tempête

Si les Breguet n'exécutent aucune mission ce jour, ce n'est pas tant pour reposer les équipages que de permettre aux mécaniciens de préparer le maximum d'avions pour une opération de grande envergure.
En effet, la veille, le 26 mai, la ZOAN a affecté la 6e Brigade d'assaut, ainsi que deux groupes de chasse chargés de sa protection (GC III/2 et III/3), à l'appui de la VIIe Armée du général Aubert Frère, qui prépare une contre-offensive sur Abbeville – le nouveau généralissime Maxime Weygand aligne près de 400 chars pour cette bataille qui devrait désenclaver les troupes franco-britanniques à Dunkerque.

Mardi 28 & mercredi 29 mai

Harcèlements

Le 28 mai, le temps est mauvais et la visibilité réduite ; néanmoins, 8 appareils du II/54 s'en prennent à une colonne de blindés sur la N 1 (D 1001) entre Dury et Amiens (Somme). Les résultats dont difficilement quantifiables, mais tout le monde rentre à la maison.
Le lendemain, trois missions sont commandées : une première (15h30) de... deux avions du I/51 répartis entre la N 1, entre Abbeville et Ailly-le-Haut-Clocher, et la N 325 (D 925), entre Abbeville et Saint-Riquier ; une deuxième (17h30) de... deux autres équipages du I/51 sur les mêmes objectifs ; et, enfin, une troisième (dont les départs sont étalés entre 17h30 et 18h30) impliquant 11 Breguet du I/54 et 4 du II/54 engagés contre les nœuds routiers au nord d'Amiens, au nord et à l'ouest d'Abbeville, et entre Amiens et Corbie.
Piqûres d'épingle sur la peau d'un crocodile, ces missions de harcèlement n'offrent aucun gain tactique ; les rares véhicules touchés seront purement et simplement poussés dans le fossé pour laisser passer le reste de la colonne. Au moins, aucune perte n'est-elle à déplorer du côté français.

Mercredi 29 mai

Des renforts pour le Groupement n° 19

Outre le Bre 693 n° 31, ancien avion personnel du général Gama (commandant le GIABSE), perçu le 22 mai, le I/51 touche en renfort quatre Bre 693 sortis d'usine (n° 63, 86, 1016 et 1017). De son côté, le II/51 prend en compte huit appareils entre le 27 mai et le 2 juin, dont la moitié (n° 48, 49, 52 et 59) est affectée à la 4e escadrille, toujours équipée en Potez 633. Trois Bre 691 sont également livrés à ce groupe, ainsi que le prototype Bre 697-01 [19] ; aucun de ces quatre appareils ne sera engagé en opération.
On peut mesurer l'écart qui sépare la réception officielle des avions de leur affectation en première ligne à la lecture des statistiques publiées par l'EMGAA, qui indiquent que 41 Bre 693/695 neufs ont été pris en compte entre le 16 mai et le 1er juin. Mais comme on l'a vu plus haut, « neufs » ne signifie pas « bons de guerre ».

Jeudi 30 & vendredi 31 mai

Les dernières sorties des Potez 633

Comme la contre-attaque visant les têtes de pont d'Abbeville est désormais confiée à la nouvelle Xe Armée du général Marie-Robert Altmayer, celle-ci reçoit le concours de la 6e Brigade d'assaut.
Le 29 mai, Beauvais-Tillé est désigné comme « terrain de travail » (c'est-à-dire qu'il ne sera utilisé que dans la journée comme tremplin pour les missions). Néanmoins, c'est de Pithiviers que décollent, le 30 mai à 15h45, trois Breguet du I/51 et quatre du II/51, ainsi qu'un Potez de ce dernier groupe ; leur ordre de mission : harcèlement des colonnes ennemies aux sorties Nord d'Amiens et d'Abbeville, et à Corbie et La Neuville (Somme).
Deux groupes de chasse ont été affectés à la protection des avions d'assaut, mais ce jour-là, ils sont aux abonnés absents. Difficile de les accabler : il n'existe aucune instance supérieure permettant la coordination des missions aériennes entre des avions de spécialités différentes, dépendant chacune d'états-majors plus soucieux de conserver leur initiative que de consumer leurs faibles forces dans des opérations combinées qui ne les concernent pas directement.

C'est bien dommage, parce que les Messerschmitt grouillent dans le secteur. Un *Schwarm* du I./JG 2 fond sur le Bre 693 n° 74 du capitaine Georges Hallopeau, commandant la 1re escadrille du I/51, juste après que celui-ci a largué ses bombes. Son mitrailleur, le sergent-chef Charles Eugène, témoigne :

« Un bruit sec sur les tôles de notre Breguet, comme une poignée de cailloux. Je ressens un coup de fouet sur ma main gauche qui me retombe, inerte, pleine de sang, tandis que le dessus de la queue de l'avion, criblée de balles, se présente comme une écumoire. *"Je suis touché"*. [...] De ma main valide, j'essaie d'attraper ma mitrailleuse et de la pointer à nouveau ; peine perdue, les Me sont tout près maintenant, je distingue presque les pilotes ; ils dégagent au ras de la queue de notre appareil, montrant, l'un après l'autre, les croix noires de leurs ailes. *"Je suis touché"*, dis-je à nouveau au téléphone. Pas de réponse. Quelque chose de chaud me passe au visage, de longues flammes sortent du moteur gauche et me lèchent la figure. Le feu ! Minutes atroces... En un éclair, je vois l'explosion du réservoir et la plus terrible des choses : être carbonisé. L'avion penche à gauche mais vole toujours. Je me retourne pour voir le pilote. Serait-il blessé ? Je le vois qui ouvre son toit de la main droite. Je comprends, nous allons nous poser puisque nous sommes trop bas pour sauter en parachute. J'enlève mon relais de poitrine qui me retient attaché à l'avion. Je déboucle la ceinture de mon parachute et puis... plus rien ! »

Au terme d'une poursuite en rase-mottes de 45 km, le Breguet reprend contact avec la planète dans un champ de la commune de Rollot (Somme), à 9 km au sud-est de Montdidier. À l'impact, le fuselage se brise en deux, et le mitrailleur est éjecté ; le malheureux pilote restera coincé dans sa cabine ravagée par les flammes. La victoire est attribuée au *Leutnant* Ulrich Adrian de la 1./JG 2.

Mais la moisson des Messerschmitt n'est pas terminée. Le Breguet n° 44 du sergent Ancelin (II/51), sérieusement endommagé par trois assaillants, se pose comme il peut à Sacy-le-Grand (Oise) sur un moteur, avec un empennage déchiqueté et une partie des commandes sectionnées ; l'équipage est sauf, mais l'avion est irréparable. La victoire est revendiquée par le *Leutnant* Otto Grote de la 3./JG 76.

▲ Premiers sur les lieux, des soldats de la Wehrmacht posent devant l'épave du Potez 633 n° 17G du GBA II/51 descendu par la chasse allemande à Dury, près d'Amiens, le 30 mai.

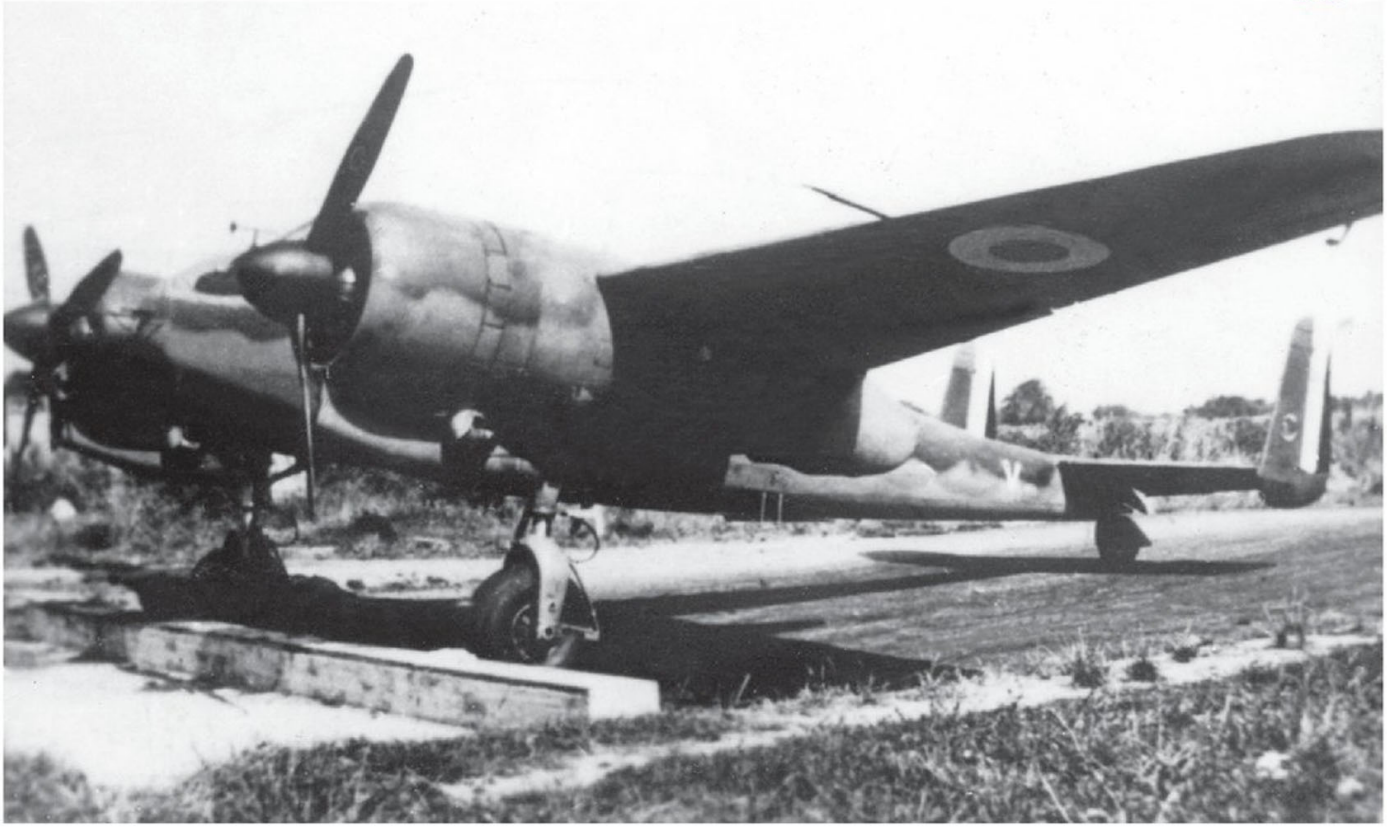
Ce jour marque la dernière mission du Potez 633. Elle manque de se terminer de manière tragique. En effet, le Potez 633 n° 17G (sous-lieutenant Rolland et sergent Viger) tombe victime de l'*Oberfeldwebel* Johann Schmid de la 1./JG 2. L'avion s'écrase près de Dury (Somme), à 6 km au sud d'Amiens ; le pilote est indemne, mais le mitrailleur est légèrement blessé.

Les Potez grecs et roumains du II/51 ont totalisé 16 sorties, qui se sont soldées par la perte de six avions à l'ennemi, un accidenté et un dernier détruit lors du bombardement d'Étampes le 3 juin ; cet appareil, le n° 24G, venait d'être affecté au général Girier. Si l'on ajoute les deux tués et quatre prisonniers, la note est plutôt salée !

Le 31 mai, entre 15h30 et 16h30, quatre appareils du I/54 et deux du II/54 s'envolent pour ratisser la N 28 (D 928) à la sortie d'Abbeville, en direction de Blangy-sur-Bresle (Seine-Maritime). Avant même d'atteindre son objectif, la section du II/54 est interceptée par des Bf 109 du II./JG 3. Le Breguet n° 35 est rapidement transformé en torche. Le pilote, le sous-lieutenant Legrand, grimpe jusqu'à 200 m pour permettre à son mitrailleur, l'adjudant-chef Poilbout, de sauter en parachute ; ce dernier sera fait prisonnier. Quant à Legrand, il réussit à poser son brûlot sur le ventre avec ses bombes toujours à bord ; il a la chance d'évacuer l'épave avant leur explosion. La victoire est revendiquée par le *Feldwebel* Josef Heinzeller de la 5./JG 3.

[20] *Icare* n° 80.

▼ Une équipe de récupération de la Luftwaffe a sans doute déjà prélevé tout ce qui pouvait encore servir, comme les moteurs et même le tube de Pitot.



▲ Un Bre 695 anonyme, affecté à la 4e escadrille du GBA II/51, bloqué par l'armistice dans un coin du terrain de Toulouse-Francazal. On distingue le chiffre romain « V » sur le fuselage et l'insigne du 39e RAO (la tortue ailée) sur le bas de la dérive.

Samedi 1er - mardi 4 juin

L'aviation d'assaut au chômage

Pendant quatre jours, les équipages de la Brigade d'assaut se rendent de bon matin sur le terrain de travail de Beauvais-Tillé dans l'attente d'un ordre de mission qui ne viendra pas. Quatre jours de missions offensives perdus, pendant lesquels la Wehrmacht se prépare à infliger à l'Armée française l'une de ses plus cuisantes défaites militaires ! Inexplicable, comme le souligne le grand historien aéronautique Raymond Danel dans son étude sur l'aviation d'assaut [20] ; près de quarante ans après les faits, il peine à contenir une colère rétrospective :

« Le matin du 4 juin, la patrouille du I/54, encore à Beauvais, est renforcée par 6 avions du II/54 et 9 du I/51. Ce sont donc 21 Breguet, auxquels peuvent se joindre 22 autres, que le commandement terrestre oublie ou dont il estime qu'il n'a aucune utilisation au moment où vient de se sceller tragiquement le sort des armées du Nord. L'Histoire permettra-t-elle un jour de connaître les raisons exactes qui ont fait que 43 bombardiers modernes sont demeurés inutilisés pendant les quatre premiers jours de juin 1940, à la veille d'une offensive qui allait se terminer en moins de trois semaines par la plus lourde défaite que la France ait jamais connue ?

« Si les précisions apportées par le général d'Astier de la Vigerie, commandant la ZOAN, dans son livre *Le Ciel n'était pas vide* (Éditions René Julliard, 1952) constituent, sur le plan "technique", une réponse partielle à cette question, il n'en demeure pas moins que la phrase attribuée au général commandant la Xe Armée – *"Que ferais-je de toute cette aviation ? J'ai déjà une telle abondance d'artillerie que j'ai peine à la déployer."* – demeure un des témoignages capitaux dans le dossier encore ouvert de la responsabilité de la défaite de 1940. »

Témoignage capital ? Accablant plutôt !

Néanmoins, au vu de la manière dont la ZOAN a utilisé son aviation d'assaut, par saupoudrage et davantage pour du harcèlement que pour des missions « coup-de-poing », sans concertation, ni avec l'aviation de bombardement (qui consommait de son côté ses DB-7, Martin 167-F et LeO 451 dans le même type de missions) ni avec l'armée de Terre, il est peu probable que l'engagement de la 6e Brigade d'assaut lors de ces quatre journées aurait changé quoi que ce soit à une situation beaucoup trop compromise par ailleurs. Au moins ce répit a-t-il permis de limiter les pertes…

Le 2 juin, changement de terrain : le Groupement n° 18 se répartit entre Bessay (I/54) et Chartres (II/54), et le Groupement n° 19 entre Orléans-Bricy (I/51) et Bouard (II/51).

Bessay est situé à une vingtaine de kilomètres de Chartres, mais Bouard-Baignolet (Eure-et-Loir) se trouve à mi-chemin entre Chartres et Orléans. Il est difficile de comprendre pourquoi l'aviation d'assaut est à nouveau écartelée entre quatre terrains différents, alors que la tournure des événements militerait en faveur du regroupement des forces vives – ne serait-ce que pour des raisons logistiques (sans doute parce que cette notion semble totalement absente des préoccupations de l'EMGAA).

Les deux premiers Bre 695 sont affectés au II/54 : le n° 3, venu de Cognac le 4 juin, et le n° 7, arrivé de Villacoublay le lendemain.

Mercredi 5 juin

Le début de la campagne de France

Au moment où la Wehrmacht lance son offensive finale qui va amener ses armées sur, en gros, une ligne Limoges-Valence en moins de trois semaines, la situation de la 6e Brigade d'assaut, remise à la disposition de la 1re Division aérienne, est la suivante :

GBA I/51	Orléans-Bricy	13 (10)	Bre 693	n° 24, 26, 27, 31, 38, 63, 65-67, 78, 86, 1016 & 1017
GBA II/51	Bouard	14 (10)	Bre 693	n° 40, 41, 44, 48, 49, 51, 52, 59, 61, 69, 73, 76, 77 & 1014
GBA I/54	Bessay	11 (11)	Bre 693	n° 6, 12, 16, 23, 45, 50, 53, 55, 57, 79 & 85
GBA II/54	Chartres	13 (11)	Bre 693	n° 1, 5, 29, 32, 33, 46, 47, 54, 58, 70, 90 & 1011-1013
		1 (1)	Bre 695	n° 3

Pour mémoire, rappelons que le GBA II/35 stationne à Châteauroux avec 8 Bre 691 et 7 Bre 693, dont la plupart ne sont pas « bons de guerre ».
Dès la matinée du 5 juin, les blindés allemands parviennent à enfoncer le dispositif français en trois secteurs : Péronne, Soissons et Amiens. Bientôt, c'est une véritable déferlante de chars qui franchit la Somme. L'aviation d'assaut est sollicitée comme elle ne l'a encore jamais été et va réaliser 39 sorties en quatre missions [21].

Mercredi 5 juin

Le carnage

- Mission n° 1, 07h00

5 du I/51 et 5 du II/54 contre des éléments blindés sur la N 1, de Mouflers à Belloy-sur-Somme, et sur la D 216, de Mouflers à Condé-Folie.
L'attaque se déroule en semi-piqué, une seconde passe est effectuée au canon et à la mitrailleuse ; tous les avions rentrent.

- Mission n° 2, 09h00

4 du I/51, 5 du II/51 et 3 du II/54 contre des colonnes dans le secteur Chaulnes, Marchélepot, Ablaincourt et Estrées-Deniécourt, ponts sur la Somme à Péronne. Cette expédition sera moins chanceuse. Avant même d'arriver sur leurs objectifs, les patrouilles sont disloquées par l'irruption des Messerschmitt [22]. Le capitaine Jean Nicot mène une section de trois appareils du II/51 :
« Comme d'habitude, les renseignements sur lesquels sont déclenchées ces missions sont imprécis, fragmentaires et bien souvent dépassés. Seul renseignement complémentaire : la chasse française assure dans la région une couverture sur zone. »
Sauf que la chasse française ne parvient pas à tenir le ciel face à une Luftwaffe omniprésente et très agressive. Dès les premiers engagements, elle lutte pour sa survie sans pouvoir être en mesure de protéger les expéditions de bombardement.
« Il fait beau, ciel clair, excellente visibilité. Vers 9 heures, nous arrivons à 1 500 m d'altitude en vue de Roye qui flambe. Les flocons noirs de la *Flak* commencent à nous encadrer. Quelques manœuvres d'évasion pour dérouter le tir, et nous repérons, dans la fumée, des chars en progression. Je fais prendre la formation d'attaque, échelon refusé à droite. Coup d'œil à droite, à gauche, au-dessus, "*rien en vue*", me dit de l'arrière Izern, mon fidèle mitrailleur. Il faut faire vite. Limitateurs de vitesse débrayés, nous plongeons pour attaquer nos objectifs en semi-piqué, à la bombe d'abord, dans une première passe, puis au canon en vol rasant.
« Nous basculons et, bientôt, sommes environnés par un rideau de traçantes qui montent du sol vers nous. Nous en avons l'habitude ; mais brusquement, la réaction du sol s'arrête net au moment où Izern m'annonce, en plein piqué : "*Messerschmitt derrière*", en même temps que je l'entends tirer avec ses deux mitrailleuses. On est à peine à 400 m. Coup d'œil à droite : le Breguet de Saint-Marceaux est touché, et le moteur laisse échapper une longue traînée noire. Le deuxième équipier [sergent-chef Le Goff] a disparu. Izern tire toujours comme un enragé, protégeant nos arrières. À 200 m d'altitude à peine, je largue toutes mes bombes sur l'objectif, sans grand espoir qu'elles fassent mouche, et je fonce vers le sol. Tant pis pour les éclats ! Le salut est dans un vol rasant intégral, en profitant de tous les obstacles pour dérouter le tir adverse. Les éclatements de mes bombes me secouent violemment mais ont l'air d'avoir modéré l'ardeur de nos poursuivants, qui ont dû se méfier. »
La poursuite entre six Bf 109 et le Breguet n° 59 se prolonge pendant dix minutes. Un 109, probablement touché par le mitrailleur arrière, abandonne rapidement la partie.
« J'entends les crépitements de quelques impacts sur la carlingue et j'ai l'impression qu'il y en a eu derrière mon blindage. Mais Izern tire toujours. "*Izern, ça va ?*". "*Ça gaze !*", me répond-il, tout en tirant par courtes rafales. »
Sont-ils à court de munitions, craignent-ils de tomber en panne de carburant ou sont-ils écœurés par la résistance inattendue de ce qu'ils croyaient une proie facile ? Quoi qu'il en soit, les Messerschmitt finissent par renoncer.
« Un "Schmitt" me dépasse, presque en vol de patrouille, et le pilote, dont je vois le visage, me fait un petit signe de la main. Encouragement d'un ennemi chevaleresque ou, au contraire, signe qu'il n'y en a plus pour longtemps ? Il dégage en montée à droite et... miracle, Izern, qui n'a plus que

▲ Le Bre 693 n° 65 de la 2e escadrille du GBA II/51 a survécu à quelques obus de *Flak* le 19 mai et aux Messerschmitt le 5 juin. On le voit ici au terme de la campagne, après avoir retrouvé son insigne et son code tactique en chiffres romains. (Musée de l'Air)

cinq cartouches, m'annonce que les cinq "Schmitt" restants font demi-tour, abandonnant la partie. C'était donc bien le salut du chef de patrouille ennemi… »

Qui était-il ? Parmi les chefs de patrouille présents sur les lieux, on trouve deux pilotes qui feront parler d'eux par la suite : le *Hauptmann* Wilhelm Balthasar (*Staka* 1./JG 1) et le *Leutnant* Ludwig Franzisket (3./JG 1). Les 1. et 3./JG 1 manifestent une grande activité au-dessus du secteur, au point de revendiquer 5 « LeO 451 » et 2 « Potez 63 » entre 10h40 et 10h50.

L'équipage (capitaine Nicot, adjudant Izern) rentre à Bouard, mais le Bre n° 59 est irréparable.

Le sergent-chef Le Goff parvient, lui aussi, à revenir au terrain à bord de son Bre n° 61 ; l'avion atterrit sur le ventre avec ses bombes à bord. Le mitrailleur, le caporal-chef Godineau, est grièvement blessé, mais il revendique une victoire contre ses assaillants.

Quant au sous-lieutenant Gaston Baugnies de Saint-Marceaux, son Bre n° 40 est descendu en flammes entre les communes d'Erches et de Guerbigny, à une dizaine de kilomètres au nord-est de Montdidier. Lui-même et son mitrailleur, le sergent Beda [23], sont blessés. Incontestablement victimes de la 1./JG 1, il est impossible de déterminer leur vainqueur.

Marc Jeunet, alors capitaine et chef de la 3e escadrille du II/54, n'oubliera jamais cette journée :

« Je décolle de Chartres à 9 heures, commandant une patrouille de trois. Avant de monter dans l'avion, je connais la peur, une vraie peur, celle qui vous angoisse. C'est ça le métier, mais cela cesse aussitôt que je suis à ma place. La mission consiste à bombarder en vol rasant des colonnes de chars, en arrière des lignes, entre Amiens et Saint-Quentin. Passée la Seine, nous rencontrons notre protection, une patrouille de trois Morane. Très vite, nos trois Morane sont pris à partie par une douzaine de Messerschmitt 109 ; plus tard, c'est notre tour, par d'autres à peu près aussi nombreux.

« Nous sommes disloqués. Je vois passer un de mes avions en feu (j'ai appris plus tard que l'équipage sous-lieutenant Brunet et sergent-chef Matuchet avait été tué). Mon avion est touché, en feu des deux côtés. Les balles allemandes font sur le plan un bruit de grêle sur une vitre. Mon passager a presque tout de suite arrêté de tirer. Je ne le vois plus dans le rétroviseur. Mais la mission n'est pas terminée, il faut poursuivre, tirer les obus, lâcher les bombes sur la colonne qui avance à 20 m en dessous de moi. Demi-tour, je rentre en rase-mottes, car cela vole bien. Ce ne sont que les réservoirs qui brûlent, et il y a une vingtaine de kilomètres à faire jusqu'à nos lignes. […] Je saute les arbres, les fils. Voici la route d'Amiens. Cela vole toujours. J'ai trois chasseurs allemands qui me tirent en noria. Une autre lignée d'arbres, une autre ressource, mais cette fois, je touche le sol, il n'y a plus assez de portance. »

Le Breguet n° 32 s'immobilise dans un champ de la commune de Folies (Somme), à une quinzaine de kilomètres au nord-est de Montdidier. Jeunet et son « passager », le sergent-chef Ducas, sont grièvement blessés ; la guerre est terminée pour eux.

Comme elle l'est aussi, malheureusement, pour l'équipage du Bre n° 5 (sous-lieutenant Raymond Brunet et sergent-chef Jean Matuchet) qui s'écrase à Hattencourt (Somme), au nord de Roye. Matuchet a sauté, mais son parachute ne s'est pas ouvert ; le corps de Brunet ne sera jamais retrouvé, la zone étant alors le théâtre de violents duels d'artillerie.

S'il est certain que ces deux équipages ont été victimes de la 1./JG 1, il semble très hasardeux d'avancer le nom de leurs vainqueurs, même s'il est vraisemblable que le *Hauptmann* Wilhelm Balthasar et le *Leutnant* Ludwig Franzisket figurent en tête de liste.

Parties de Beauvais, les deux patrouilles de deux avions du I/51, sous les ordres du capitaine Chocheprat, commandant la 2e escadrille, sont également attendues au tournant aux environs de Roye, comme l'explique le lieutenant Carpentier, qui pilote le Bre n° 65 [24] :

[21] Un excellent ratio compte tenu du fait qu'elle n'aligne que 43 avions disponibles.

[22] Selon toute vraisemblance du I./JG 1.

[23] Certainement un mitrailleur tchèque affecté au groupe.

[24] Son mitrailleur est l'adjudant-chef Marpinard – *Icare* n° 94.

◀ Le Bre 693 n° 59 que l'équipage Nicot/Izern a réussi à ramener à Bouard le 5 juin. Trop endommagé, l'appareil sera abandonné sur place lors du repli vers le Sud. Il porte son code tactique en chiffres romains, une habitude prise par la 4e escadrille du GBA II/51.

Le Bre 693 n° 31 du GBA I/51, fortement endommagé par la chasse allemande le 5 juin, parvient à se poser à Beauvais, mais victime d'un cheval de bois qui vrille l'aile droite, il ne revolera plus jamais. (Collection J-C. Mermet)

« Mon attention est subitement attirée par des points noirs, très haut, qui font penser à un chapelet cassé qui se dévide… la chasse ennemie ! Et impossible d'alerter mon commandant d'escadrille. Mais un réflexe me vient aussitôt à l'esprit : si nous en avions autant ? À peine ai-je alerté mon mitrailleur et mon ailier que la confirmation m'arrive : cinq Messerschmitt placés dans le soleil nous arrivent dessus. Impossible de lutter à deux contre cinq. À peine ai-je fini de donner mes directives à mon ailier (se rapprocher du sol pour éviter l'attaque par en dessous et abandonner les bombes en cas de danger) que l'attaque se déclenche. Mais, heureusement, la surprise n'a pas joué contre nous. Au cours de mes évolutions, je jette un coup d'œil vers l'autre patrouille : j'aperçois un Breguet en flammes qui pique vers le sol… Quant au deuxième, il a disparu. »

Après une course-poursuite d'une trentaine de kilomètres à trois mètres du sol qui entraîne les Messerschmitt de plus en plus vers le sud, ils finissent par renoncer les uns après les autres. Carpentier décide alors de faire demi-tour et d'accomplir sa mission.

« Avant d'arriver à Chaulnes, nous apercevons bientôt, sur notre gauche, des masses sombres sous le couvert des arbres. Jusqu'à présent, aucun tir n'a encore été dirigé contre nous. Effet de surprise ? Peut-être. Rapidement, je règle mon tableau de bombardement pour larguer mes bombes en traînée. Un brusque virage à gauche et j'enfile la route au ras des arbres, plein sud. La *Flak* se déchaîne aussitôt et, à cheval sur la route, mes bombes partiront toutes. Nous repartons à travers champs au plus vite. Mais l'éclatement de nos bombes a dû alerter la chasse ennemie et elle doit nous chercher. Heureusement, lorsqu'elle nous découvre, elle est mal placée. Nous assistons alors au vertigineux piqué de quelques chasseurs qui nous attaquent en sens inverse, à une très grande vitesse. Je crois que je me souviendrai toute ma vie et que j'aurai toujours devant les yeux cette vision d'un des Messerschmitt 109 au nez rouge fonçant sur moi, à la même altitude, et dont tous les bords d'attaque des ailes dégageaient de la fumée. Et cette fumée, c'étaient les mitrailleuses et les canons qui tiraient sur nous. Cette vision n'a duré qu'une toute petite fraction de seconde étant donné la vitesse de nos deux avions. Malgré la proximité du sol, je crois bien que j'ai "légèrement rendu la main", tellement j'ai eu l'impression qu'il me rentrait dedans. Emportés par leur vitesse, ils ne purent retrouver cette petite tache sombre qui se confondait avec le sol et qui fuyait vers le sud. Enfin le terrain d'Orléans-Bricy, et nous nous posons. Nous serons, hélas, les seuls à rentrer des deux patrouilles. »

Pas tout à fait. En effet, l'ailier de Carpentier, équipage sergent Fétiveau et sergent-chef Jonoux (Bre n° 31), dont l'appareil a été endommagé par les Bf 109, retourne à Beauvais, mais s'écrase au sol ; si l'avion est détruit, seul le mitrailleur est légèrement blessé.

En revanche, les deux appareils de la première patrouille sont descendus en flammes. Le n° 86 percute la planète à Domart-sur-la-Luce (Somme), au sud-est d'Amiens ; le capitaine Paul Chocheprat et le sous-lieutenant Robert Pascaly sont tués. Le n° 78 s'écrase dans le parc du château de Davenescourt (Somme), au nord de Montdidier, entraînant le sergent-chef Jacques Lefroid et le sergent Erick de Catalano dans la mort.

Là encore, il s'agit selon toute vraisemblance de victimes de la 1./JG 1, mais nous en resterons là.

- Mission n° 3, 15h25

10 du I/54 contre des éléments infiltrés sur les axes Ablaincourt-Pertain-Nesle.
Tous les avions rentrent.

- Mission n° 4, 18h00

7 du II/54 contre des blindés sur les routes départementales entre Marchélepot et Nesle.
Le Bre n° 1012 (lieutenant de Béarn et sergent Renault) revient criblé de balles.

Comme si le résultat de cette sombre journée n'était pas suffisamment dramatique, le II/35 perd un Bre 691 et quatre Bre 693 au cours du bombardement de Châteauroux par la Luftwaffe. Sur le plan humain, on déplore six tués et six blessés, dont trois graves qui sont mis hors d'état de combattre.

Mais la guerre est loin d'être terminée, et la journée du lendemain ne sera guère meilleure…

Jeudi 6 juin
L'hécatombe continue

Nouveau record de sorties ce jour : 42 en 5 expéditions. Les objectifs sont à peu près les mêmes que ceux de la veille, bien que légèrement plus au sud-ouest, marque évidente de l'avance inexorable des blindés allemands. Le Haut commandement français se tient à sa tactique de harcèlement avec

des patrouilles légères (deux à trois appareils) espacées dans le temps, qui fait le bonheur des Messerschmitt et de la *Flak*. Les pertes seront cependant moindres que la veille : trois appareils abattus et un fortement endommagé ; deux tués et quatre blessés.

Ce sont les missions n° 3 (I/51 – concentrations de chars au nord de Chaulnes) et n° 4 (II/54 – concentrations de chars près de Lihons), qui décollent respectivement à 14h45 et 15h00, qui essuient les assauts des Messerschmitt.

Au I/51, le Bre n° 27 est descendu en flammes à Arvillers (Somme) ; le sergent Le Coq de Kerland (pilote), blessé, est conduit à l'hôpital, le sergent-chef Bousquet (mitrailleur) a péri carbonisé dans l'épave. Le Bre n° 63 s'écrase à Pont-Sainte-Maxence (Oise) ; le sergent Niévremont (pilote) est indemne, le caporal-chef Barbron (mitrailleur) succombera à ses blessures.

Au II/54, le Bre n° 29 percute en forêt de Chantilly (Oise) ; les deux occupants (adjudant Mitton et sergent-chef Uteza) sont grièvement blessés.

Leurs vainqueurs figurent certainement parmi les pilotes du I./JG 1, qui ont revendiqué 15 LeO 451 aux environs de Roye entre 16h40 et 17h10 ! Les LeO 451 perdent en effet neuf des leurs dans ce secteur ; il est probable que les Breguet, avec leur double dérive, aient donné lieu à une méprise.

Au II/54, le Bre n° 1013 – qui sera ultérieurement baptisé La Sulfateuse – passe difficilement à travers les gouttes, comme le rapporte son pilote, le sergent-chef Guy Perrot de Thannberg :

« Lorsque nous sommes arrivés sur le terrain de Roye, ce dernier ressemblait à un immense damier sur lequel stationnaient environ 250 chars. Nous avons largué nos bombes en semi-piqué, puis, prenant les chars à revers, nous les avons "straffés". En passant en rase-mottes, j'ai aperçu des tankistes qui avaient été atteints, des chars qui flambaient. Sur d'autres tanks, les Allemands sortaient en toute hâte parce que ça commençait à flamber : ils faisaient signe aux autres chars de passer à gauche ou à droite. Les *Panzer* n'arrivaient pas à passer, ils faisaient demi-tour. À 5 mètres du sol, on voyait tout ce qui se passait. Je me suis attardé pour observer. Il faisait très chaud, ma combinaison collait, on avait les lèvres desséchées. Soudain, il y a eu une lueur devant moi. Je me suis demandé ce que c'était. Quelques secondes plus tard, j'ai aperçu des morceaux de verre dans le cockpit ; le tableau de bord était brisé et une des branches du collimateur était complètement sciée. Les tireurs m'avaient pris par l'arrière. Les balles m'étaient passées de chaque côté de la nuque. C'est à ce moment que mon mitrailleur m'a dit : "*Ça me brûle, je suis blessé*". Trois chasseurs nous attaquaient. Badel a "allumé" un des trois Messerschmitt ; l'un d'eux est parti en demi-tour. "*Ça crache noir*, s'écria Badel, *le Messer est sûrement touché*". »

Après un court moment de répit, les Bf 109 reviennent dans la queue du Breguet. Thannberg demande à son mitrailleur, le sergent-chef Badel, de lui donner un « top » quand ils seront à une distance de 200 mètres.

« Badel m'a crié : "*Top !*" J'ai réduit complètement, passé mes hélices de grand pas à petit pas et j'ai sorti mes volets. Le Breguet s'est mis à vibrer de partout – les volets ont tenu. Il n'y avait pas d'autre manœuvre à faire, et les Messer me sont passés dessus. Ensuite, j'ai été cueilli par le travers par un Messer. Après avoir maîtrisé un début d'incendie au moteur droit, nous avons tout de même réussi à nous poser à Chartres, en pleine alerte. »

Vendredi 7 juin

Encore et encore…

Les Allemands disloquent la 10e Armée à Forges-les-Eaux et foncent sur Rouen ; c'est un véritable boulevard qui s'ouvre à eux jusqu'à la Seine. Plus à l'est, ils ont également enfoncé la 6e Armée à Soissons et leurs blindés franchissent désormais l'Aisne en masse. Paris est en vue…

Le général Girier a tenu à participer à un vol d'essai à bord du Bre 695 n° 3 affecté au II/54. Faiblesse congénitale du Breguet, une jambe de train se rompt à l'atterrissage, et l'appareil termine en « soleil » sur la piste de Chartres. Le pilote, l'adjudant-chef Walser, est tué et le général Girier est blessé aux deux jambes ; il est remplacé à la tête de la 6e Brigade d'assaut par le lieutenant-colonel Démery.

Mal commencée, cette journée va aussi mal se finir. Quatre missions, à peu près aux mêmes heures que les jours précédents, sont programmées, impliquant 3 appareils du I/51, 11 du II/51, 9 du I/54 et 8 du II/54 – soit 31 sorties visant toujours des colonnes de blindés dans le secteur de Roye et aux abords de Chaulnes.

- Mission n° 1, 06h25-07h00

Lors de la première expédition (3 du I/51 et 6 du II/51), deux Breguet sont atteints par la *Flak* : le Bre n° 67 (lieutenant Lebourg et sergent-chef Mitard) s'écrase sur le terrain du Bourget ; le Bre n° 77 (sergents Ancelin et Lamy) en fait autant à Bouard. Les deux équipages sont indemnes.

- Mission n° 2, 10h00

Six appareils du II/54 s'élancent de Chartres ; trois ne rentreront pas, victimes des Messerschmitt, en dépit d'une patrouille de protection.

Le Bre n° 1 s'écrase en flammes à Laverrière (Oise), au nord-est de Grandvilliers ; le lieutenant Pierre Legrand (pilote) meurt carbonisé sur son siège et le sergent-chef Jean Vergé (mitrailleur) est mortellement blessé.

◣ Le Bre 693 n° 1013 du GBA II/54 recevra son surnom La Sulfateuse après l'armistice, lors du long séjour à Toulouse-Francazal avant la dissolution du groupe. Pendant la campagne, les mécanos avaient d'autres tâches plus urgentes à accomplir que de décorer leurs avions.

Le Bre n° 54 subit un sort identique à quelques kilomètres de Forges-les-Eaux (Seine-Maritime) ; les deux occupants, sergent Sannier et sergent-chef Renault, sont grièvement blessés. Sannier, devenu amnésique, ne saura ce qui lui est arrivé que quelque temps plus tard, quand il pourra rencontrer son mitrailleur, salement amoché : « Renault avait perdu un œil. Il avait les bras, les jambes traversés. Il lui restait des éclats dans la tête qu'on ne pouvait extraire. Mais il était par-dessus tout heureux de vivre, d'être rescapé de cet enfer. »

Le Bre n° 33 est également descendu en feu et percute la planète à Saint-Juste-des-Marais (Oise), près de Beauvais ; l'équipage (sous-lieutenant Devin et sergent Lebert) se parachute indemne.

- Mission n° 3, 14h15

Les neuf appareils du II/54 passent à travers la grêle de balles qui salue leur attaque en semi-piqué de véhicules blindés sur la N 30 (D 930) entre Roye et Drancourt. Même si quelques-uns sont touchés, tous rentrent.

- Mission n° 4, 17h50

Enfin, ce sont cinq avions du II/51 et deux du II/54 qui s'envolent pour une mission dans la région de Roye, où l'ennemi concentre de nombreux chars ; parmi les participants se trouve le sergent-chef Guy Perrot de Thannberg [25] :

« Le 7 juin, dans l'après-midi, je suis reparti avec l'adjudant Coiffard. Nous sommes partis à deux appareils : le capitaine Lecat sur le Breguet 693 n° 47 et moi sur le Breguet 693 n° 1011, comme ailier. En arrivant au sud de Roye, nous sommes tombés sur un rassemblement de chars dont j'ai estimé le nombre à 800 ou 1 000. Ils étaient étalés en ordre de bataille, par rangées de cinq. La ligne de front était curviligne. À 1 200 m d'altitude, nous avons attaqué en semi-piqué. Arrivé à 800 m, mon avion a encaissé un obus de gros calibre – probablement du 88 mm – et il a été comme stoppé dans sa course. Nous nous jetions dans une véritable toile d'araignée tissée d'obus de tout calibre et de balles traçantes. Une fois arrivé au sol, j'ai voulu larguer mes bombes, mais elles ne se sont pas décrochées. La commande était hors d'usage, l'électro-régulateur avait été coupé. Mon mitrailleur, Coiffard, affaissé sur le dos, s'était évanoui sur la trappe qui était ouverte avec les bombes pas encore larguées. « Je suis resté sur la ligne de front pendant une dizaine de minutes, faisant des allers et retours sans discontinuer. Tous les tubes des chars se levaient les uns après les autres à chacun de mes passages. Finalement, Coiffard est revenu à lui et est arrivé à décrocher les bombes de 50 kg une par une. Elles sont tombées en plein dans le mille. Les impacts de tirs avaient défoncé la plaque de blindage qu'il avait sous son siège, et il avait été touché aux jambes. Le pauvre était complètement dans les "vaps" et il voulait que je le ramène à Chartres, mais j'avais perdu mes cartes. J'étais très attentif à ce qu'il me disait, mais je n'avais pas le temps d'épiloguer sur ce qu'il "fallait" faire. J'ai fait ce que je pensais devoir faire. J'ai mis le cap à l'ouest pour rejoindre la Seine. Une loupiote rouge s'est allumée – je n'avais plus que 5 à 10 min d'essence. Il me fallait me poser d'urgence. J'ai trouvé un champ qui était coupé par une route et j'ai fait ça le plus tranquillement du monde, comme à l'entraînement. Je me suis arrêté à 20 m de la route. Nous étions sur le terrain de Saint-André-de-l'Eure. »

C'est la deuxième fois en deux jours que Thannberg connaît une telle mésaventure. Il est néanmoins peu probable qu'il ait été touché par un 88, l'avion aurait explosé en vol ; il a déjà eu beaucoup de chance de s'en tirer s'il s'agissait d'un obus de 37. Sans vouloir remettre sa parole – et surtout pas son courage – en doute, il paraît pour le moins étonnant qu'il ait pu survivre à dix minutes d'allers et retours au-dessus d'un champ couvert par un millier de *Panzer* quand on connaît la densité et l'efficacité de la *Flak* allemande ! La seconde passe sera très souvent celle de trop pour de nombreux pilotes alliés. D'ailleurs, son récit est en parfaite contradiction avec les déclarations qu'il avait faites au retour de la mission du 12 mai.

Le II/51 envoie deux appareils de la 3e escadrille et trois de la 4e, sous les ordres du capitaine Villedieu, bien que, déjà, cette distinction entre escadrilles d'un groupe ne rime plus à grand-chose en raison de la mutualisation des moyens nécessitée par les pertes récentes. Ils ont ordre d'attaquer des chars dans le triangle Warsy-Goyencourt-Roye (Somme) ; Villedieu résume la mission [26] :

« À 18h42, l'attaque est prononcée, un avion attaque la lisière Sud-Ouest de Saint-Mard [à 1 km à l'ouest de Roye], où se trouvent les véhicules, coups au but. Un autre bombarde la lisière Nord du même lieu, un troisième avion place ses bombes à proximité d'une batterie de *Flak*, comme le quatrième avion, tandis que le cinquième Breguet s'en prend à un rassemblement d'une vingtaine de chars et d'automitrailleuses au sud du terrain de Roye, mais gêné par la *Flak* très puissante, il ne peut observer le résultat de ses tirs.

« Très grosse activité de la *Flak* au nord de la ligne Roye-Montdidier. Pas de chasse ennemie. La chasse française assure la couverture sur Roye entre 2 000 et 2 500 m. Une forte formation de Glenn Martin est aperçue venant de l'ouest et se dirigeant sur Roye, ainsi qu'une autre formation identifiée comme étant des Douglas DB-7. De très nombreux chars et engins ennemis sont aperçus à l'ouest de Saint-Mard, de 300 à 400… Tous les avions sont rentrés à 19h40, dont deux avec des impacts. »

Cette dure journée s'achève sur la destruction de sept nouveaux Bre 693, dont six à l'ennemi, faisant trois tués, deux prisonniers et quatre blessés. La Luftwaffe revendique deux victoires, attribuées aux *Oberfeldwebel* Hans Heitmann et *Unteroffizier* Eberhard von Boremski, de la 9./JG 3, dans le secteur de Poix vers 12h00 (heure allemande, GMT +1) – incontestablement les vainqueurs de deux des trois appareils du II/54.

Samedi 8 juin

Des ordres de plus en plus flous

Quatre missions sont programmées, totalisant 29 sorties. Comme on peut le constater, le nombre de ces dernières est en diminution constante en raison des pertes, qui sont difficilement comblées par le GIABSE – nous en reparlerons ultérieurement.

- Mission n° 1, 08h40

Quatre Breguet du I/54 sur les D 14 et D 2 : Fleury-la-Forêt – Lyons-la-Forêt – Les Andelys (Eure).

- Mission n° 2, 11h00

Cinq appareils du II/51 contre un parc de 200 à 300 chars à 5 km au nord de Forges-les-Eaux (Seine inférieure).

- Mission n° 3, 13h35

Trois machines du I/51 et huit du I/54 contre des ponts sur l'Aisne à Venizel, Missy-sur-Aisne et Condé-sur-Aisne, et contre des concentrations de troupes dans le triangle Vailly-sur-Aisne – Braine – Billy-sur-Aisne (Aisne).

Si les deux premières expéditions se déroulent sans anicroche, la troisième est accueillie par des canons de gros calibre qui bloquent l'accès aux ponts ; les Breguet se délestent de leurs charges sur le second objectif. Sur les onze appareils engagés, dix sont touchés à divers degrés.

Le Bre n° 1017 du I/51 s'écrase au sol au sud de Soissons ; le pilote (sergent Mitifeux) est indemne, mais le mitrailleur (adjudant Darriet) a été mortellement blessé.

Le Bre n° 6 du I/54 se pose sur le ventre en lisière du terrain de Meaux (Seine-et-Marne) ; le lieutenant Blondy (pilote) est sain et sauf, mais le sergent Conill (mitrailleur) est blessé à une jambe.

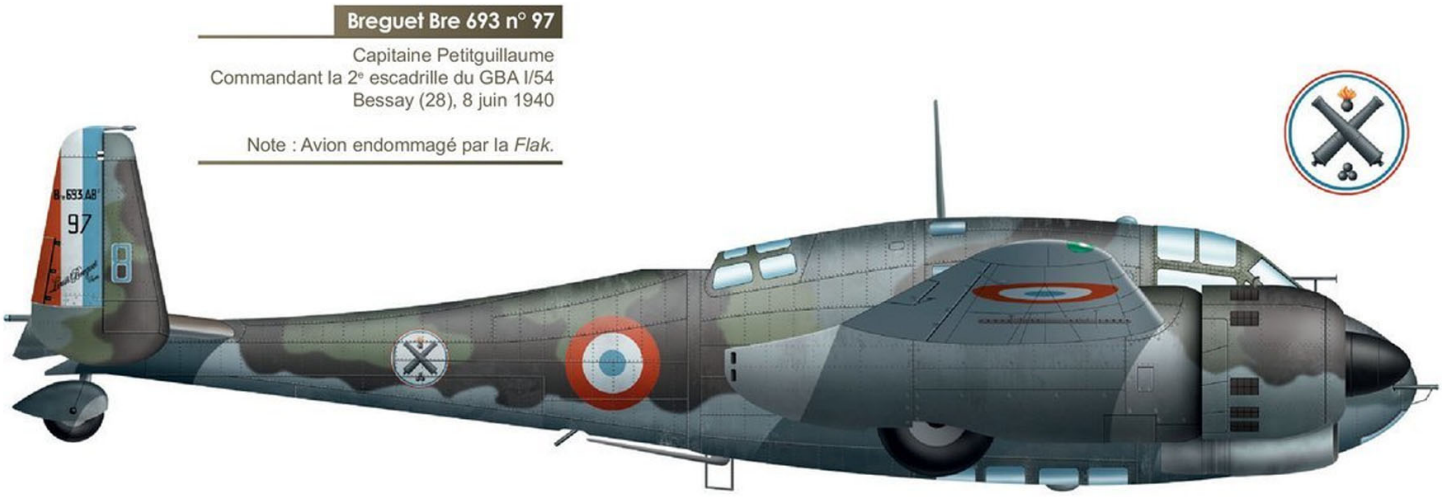
Le sergent-chef Normand, du I/54, revendique un Henschel Hs 126, mais la Luftwaffe ne perd aucun avion d'observation ce jour-là.

- Mission n° 4, 18h00

Cinq Breguet du II/51 et quatre du II/54 pour un bombardement en semi-piqué de blindés dans le secteur Fontenoy–Condé-sur-Aisne–Berzy-le-Sec (Aisne). L'ordre de mission trahit un certain désarroi de la part du commandement terrestre : Fontenoy se trouve à environ 10 km au nord-ouest de Soissons, Condé-sur-Aisne à 10 km au nord-est et Berzy-le-Sec

[25] SHD/Air – Histoire orale, interview n° 598.

[26] SHD/Air Z12156.



© J.M. Guillou / Aérojournal, 2018

à 5 km au sud – soit une superficie de plus de 50 km² à ratisser !
Le Bre n° 52 du II/51, endommagé par la *Flak*, se met en pylône à l'atterrissage (il sera réparé) ; l'équipage (sous-lieutenant Rolland et sergent Des Courtis) est indemne.
Le Bre n° 48 se pose avec un pneu crevé par la *Flak* ; il fauche son train et est considéré comme irréparable. Le pilote (lieutenant Collombet) est indemne, mais le mitrailleur (adjudant-chef Hervier) est blessé.

Dimanche 9 juin

Harcèlement ou saupoudrage ?

Les *Panzer* débordent de partout. Le Haut commandement français ne sait plus où donner de la tête. Les Breguet reçoivent l'ordre d'intervenir en Basse-Seine pour tenter de ralentir la marche des blindés allemands vers Rouen, mais ils sont aussi appelés à s'opposer à leur percée en direction de Château-Thierry (Aisne), qui les amènerait sur la rive droite de la Marne.
Au petit matin du 9 juin, la 6e Brigade d'assaut ne dispose plus que de 22 Breguet en état de vol – certains devront donc réaliser deux missions dans la journée, parce que la 1re Division aérienne a planifié… six expéditions, totalisant 25 sorties. Ce n'est même plus du harcèlement, c'est juste du saupoudrage !

- Mission n° 1, 06h00

Trois appareils du II/51 contre des ponts de bateaux sur l'Aisne à Beaurieux (Aisne) et des colonnes de blindés à Gournay-en-Bray (Seine-Maritime)… à 150 km plus à l'ouest ! Il doit y avoir une erreur de transcription dans cet ordre de mission, car on se demande comment trois avions isolés peuvent attaquer successivement deux objectifs aussi distants l'un de l'autre. Selon le journal de marche du GBA II/51 : « Les mitrailleurs, peu nombreux et très fatigués, sont presque totalement remplacés par des volontaires, officiers observateurs, sous-officiers mécaniciens, moins bons tireurs mais en meilleure forme physique. »
C'est en fait en survolant la N 15 (D 915) entre Forges-les-Eaux et Gournay-en-Bray à la recherche de blindés que la patrouille du II/51 tombe sur des Messerschmitt. Ceux-ci ne laissent aucune chance au Bre 693 n° 49 du sous-lieutenant Robert Rolland et du sergent Des Courtis, ainsi que le rapportera le pilote : « La patrouille revient à trois reprises sur l'itinéraire, toujours sans apercevoir les chars. À ce moment, je vois piquer devant moi l'avion du lieutenant Maurel, chef de patrouille, avec à sa suite neuf chasseurs en formation parfaite de combat, et en même temps les balles commencent à crépiter sur mes plans, pendant que Des Courtis me crie : *"Nous sommes attaqués par neuf chasseurs !"* La proportion est normale. Le troisième avion est également attaqué par neuf chasseurs, ce qui fait un total de 27 contre 3 ! Pendant que je pique au maximum pour fuir en rase-mottes tout en essayant d'échapper aux attaques des Allemands, je vois mon camarade Maurel filer à un millier de mètres devant moi en direction de Rouen. C'est la dernière fois que je devais le voir. Je ne vois pas disparaître l'ailier droit, qui, lui non plus, ne reviendra pas, car j'ai suffisamment à faire avec mes poursuivants. Grâce à la présence d'esprit de mon mitrailleur, je peux échapper aux Messerschmitt pendant les douze ou quinze minutes que durent leurs attaques, en manœuvrant au ras du sol. Mon mitrailleur réussit à vider ses chargeurs en faisant face à des ennemis que je ne vois pas, mais qui se manifestent par des centaines de balles atteignant l'avion, trouant le cockpit, brisant tous les instruments de bord, frappant dans mon blindage de dos et épargnant par miracle le mitrailleur, qui se défend comme un lion. Celui-ci me signale qu'il lâche des bombes inertes, car, hélas !, l'issue du combat ne fait aucun doute. « En effet, alors que je survole la forêt de Lyons, les balles atteignent mes réservoirs d'huile et d'essence. À quelques mètres au-dessus du sommet des arbres, mes deux moteurs s'arrêtent brutalement, alors que le dernier Messerschmitt vient d'abandonner le combat, probablement atteint par des balles de Des Courtis. Il ne me reste qu'à poser l'avion au milieu de la forêt. Heureusement, les commandes répondent encore. J'aperçois juste devant moi une clairière sur le bord d'un ruisseau de 250 à 300 m qui me paraît favorable à un "crash" désespéré. Je fais une brusque chandelle pour monter à 200 m, puis une glissade comme je n'en ai jamais fait de ma vie pour arriver à plaquer l'avion au sol, au milieu de la clairière, à environ 200 km/h. C'est sans doute le meilleur atterrissage que j'aie jamais fait, et l'avion, au milieu d'un nuage de terre sèche, s'arrête en un magnifique cheval de bois, à quelques mètres du mur épais d'un moulin sur l'Andelle. »
Le sergent des Courtis arrête une voiture de réfugiés qui prend à son bord le sous-lieutenant Rolland, qui saigne abondamment à la suite d'un « magnifique "casse-croûte" pare-brise ». Faute de place, il ne peut accompagner son pilote et sera fait prisonnier quelques heures plus tard. Rolland, après une longue équipée, telle qu'en connaîtront de nombreux aviateurs français abattus, ne retrouvera son unité qu'après l'armistice à Toulouse, où il sera accueilli par une remarque sarcastique de la part du colonel de Castet : « Eh bien ! Rolland, qu'est-ce que vous avez bien pu faire depuis que vous avez quitté le groupe le 9 juin dernier ? »
Le Bre 693 n° 69 de l'équipage lieutenant Fernand Maurel et sergent-chef Paul Rochais tombe dans la Seine à Cléon, à une dizaine de kilomètres au sud de Rouen ; il n'y a pas de survivant.
Curieusement, en dépit du nombre de Messerschmitt engagés, cette mission semble n'avoir laissé aucune trace dans les archives de la Luftwaffe. Le seul candidat possible à une victoire est l'*Oberleutnant* Johannes Seifert, de la 3./JG 26, qui a revendiqué un Potez 63 à 10-15 km au sud de Rouen, mais l'horaire ne concorde pas.

- Mission n° 2, 09h15

Trois Breguet du I/51 sur l'axe Rouen–Forges-les-Eaux.
Le Bre 693 n° 1016 est descendu par la *Flak* et s'écrase à Saint-Jacques-sur-Darnétal, à quelques kilomètres à l'est de Rouen. Les deux occupants sont tués : sergent-chef Georges Denis et caporal-chef Alfred Massé.

- Mission n° 3, 10h35

Trois avions du II/51 pour une attaque en semi-piqué de blindés sur la N 15 (D 915) entre Gisors (Eure) et Forges-les-Eaux (Seine-Maritime) – soit un tronçon de… 50 km.
On ignore le résultat de l'attaque, mais la patrouille est revenue au bercail.

- Mission n° 4, 14h25

Cinq appareils du I/54 et six du II/54 contre des colonnes au sud-est de Soissons et franchissement de l'Aisne ; ce sont ces derniers qui vont subir le feu de l'ennemi, venu du ciel comme du sol.
Le Bre n° 92 est descendu par la chasse allemande près de Villers-Cotterêts (Aisne) ; le sous-lieutenant Mayadoux (pilote) est blessé, mais le sergent-chef Lelong (mitrailleur) est tué à son poste. La *Flak* revendique le Bre n° 58 (lieutenant Dupuy et sous-lieutenant Beaud, tués), qui s'écrase à Sommelans (Aisne), près de Château-Thierry, ainsi que le Bre n° 70 (sous-lieutenant Girard et sergent-chef Plessiez, grièvement blessés), qui finit sa course à Courmont (Aisne), près de La Fère-en-Tardenois.
Le sergent-chef Guy Perrot de Thannberg est encore de la partie :

« Nous sommes à 10 m du sol. Cent mètres avant d'arriver sur le dispositif, je largue en traînée mes bombes de 50 kg et enclenche les mitrailleuses. L'ennemi est en plein désarroi. J'arrive sur l'objectif : une colonne d'infanterie portée fraîchement débarquée. Sur la chaussée [N 31 entre Reims et Soissons – NDA], près de 800 Allemands à 5 de front et au coude à coude. Il y en a sur près de 400 m en profondeur, et ils sont suivis par une soixantaine de véhicules blindés montés sur chenillettes. Les soldats veulent se disperser. Les uns sautent par-dessus les fossés et tentent d'escalader les parapets. Ces derniers sont trop raides et les hommes retombent. Les autres se sont couchés à même le sol. Seul un *Feldwebel*, que je survole au ras de la casquette, est resté debout. Mitraillette au poing, il ne cesse de tirer sur notre Breguet. »
Plus que ce courageux sergent, la *Flak* fait des dégâts : deux coups au but arrachent la verrière et trouent les réservoirs. Le résultat ne se fait pas attendre :
« Au moment où j'ai entamé mon virage, le moteur droit est passé de 2 400 à 500 tours et le gauche à 1 200 tours. J'ai réduit les deux manettes des gaz pour essayer d'avoir un régime équilibré. Quand j'ai compris qu'il n'y avait plus rien à faire, j'ai mis mes hélices en drapeau, ai sorti les volets et coupé les contacts. J'ai fait à peu près 2 km et demi comme ça… Au moment où l'avion a décroché, j'ai rendu brutalement la main, si bien que l'avion n'est pas tombé verticalement. Il a plongé dans les arbres, et c'est ce qui nous a sauvé la vie. Autrement, on nous ramassait avec du papier buvard ! »
Le Bre n° 46 s'abat dans la forêt de Villers-Cotterêts. Le pilote et son mitrailleur, l'adjudant-chef Delporte, s'en sortent miraculeusement – c'est quand même la troisième fois en quatre jours que Thannberg est descendu ! Bel exemple de courage et d'abnégation. Les pilotes allemands, qui se sont habitués à la silhouette du Breguet 693, en revendiquent quatre près de Soissons, tous attribués à des membres du I./JG 27. Quant à savoir qui a abattu qui, cela relève de la pure spéculation.

- Mission n° 5, 17h00

Trois Breguet du II/51 sur la N 31 entre Reims et Soissons.

- Mission n° 6, 19h00

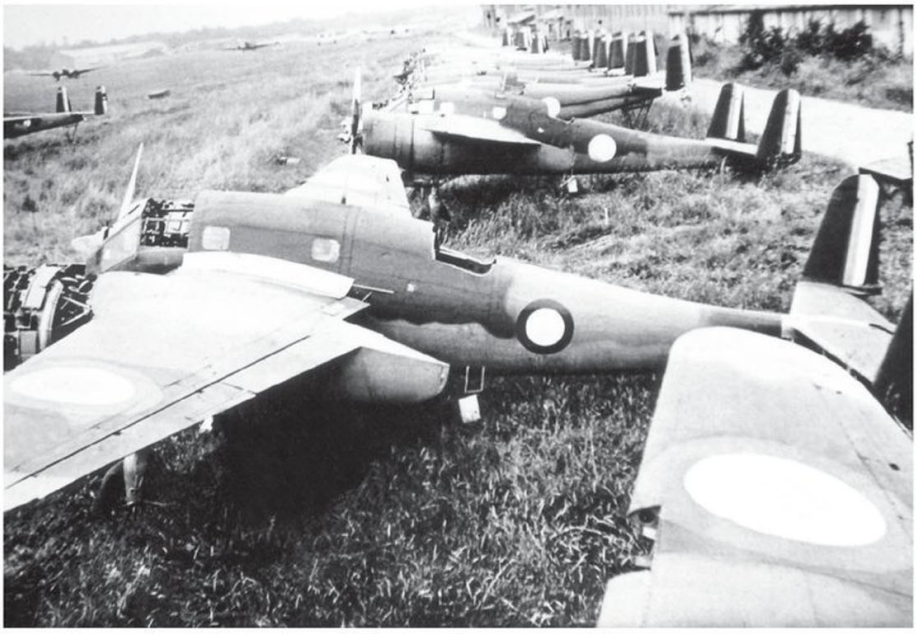
Un appareil du I/54 et un du II/54, l'un contre des ponts sur l'Aisne entre Mézy et Pontavert (Aisne) et l'autre contre des « éléments » au nord de La Fère-en-Tardenois (Aisne).

Les ordres de mission deviennent de plus en plus flous, et la dispersion des moyens aériens montre la détresse d'un Haut commandement aux abois. Heureusement, ces deux dernières missions n'entraîneront aucune perte supplémentaire.
Parce que la journée n'en a pas été avare, elle se solde par la destruction de sept appareils par l'ennemi, faisant sept tués, un prisonnier, quatre blessés.

Lundi 10 juin

Le cirque continue

L'Italie déclare qu'elle se considère en état de guerre avec la France et la Grande-Bretagne à partir du lendemain. C'est l'hallali !
Sept missions sont exécutées de l'aube à la tombée du jour, représentant 30 sorties. Lors de l'une d'elles contre des ponts de bateaux sur la Seine, aux environs des Andelys (Eure), le Bre n° 38 du I/51 est descendu par la chasse allemande et s'écrase près de Blois ; l'équipage (sergent Métifeu et caporal-chef Genre) est indemne.
L'usine de Villacoublay est évacuée dans l'urgence, ainsi que l'a rapporté Maurice Claisse, chef pilote du constructeur [27] :
« À deux heures du matin, le directeur général de Breguet me réveille et me dit : *"Ordre d'évacuation immédiat !"* Je suis allé chercher mes deux autres pilotes, Hosty et Lenoble, et, à l'aube, nous sommes partis avec nos mécanos. On avait reçu l'ordre d'évacuer sur Landes-de-Bussac, près de Cognac. Chacun est parti aux commandes d'un avion. Une fois arrivés, on est revenus sur un seul avion pour venir rechercher deux nouveaux Breguet à Villacoublay. En trois jours, on a évacué tout ce qui pouvait voler. Bien sûr, il en restait d'autres derrière nous, mais ils n'étaient pas prêts à voler. Une cinquantaine d'avions sont restés sur place. Je suis parti le dernier de Villacoublay. Nous nous sommes retrouvés à Landes-de-Bussac avec 17 appareils… et aucun ordre. »
Le terrain de secours de Jonzac–Landes-de-Bussac est situé sur la commune de Bussac (Charente-Maritime). Des équipages de la 6e Brigade d'assaut viendront y récupérer une grande partie de ces appareils les 16 et 17 juin. Toutefois, n'étant pas passés par l'EAA 301 ou l'une de ses annexes pour y



Toutefois, l'étendue des sabotages à Villacoublay ne correspond pas tout à fait aux déclarations des responsables de l'usine, comme en témoigne cet alignement de Bre 695 pratiquement intacts. Les destructions volontaires à l'usine de Bourges ne seront guère plus complètes, ce qui permettra à l'Occupant de faire procéder à l'achèvement d'une vingtaine de cellules de Bre 693 en cours d'assemblage après l'armistice. (Collection J. V. Crow)

[27] SHD/Air – Histoire orale, interview n° 103.

[28] Dont les 4 du II/35 détruits au sol par la Luftwaffe le 5 juin.

Une semaine en enfer

Ainsi s'achève cette nouvelle semaine en enfer de l'aviation d'assaut. Du 5 au 12 juin, la 6e Brigade d'assaut a perdu 42 appareils [28] toutes causes confondues, faisant 18 tués, 1 prisonnier et 20 blessés.
Les pertes en matériel ne sont que partiellement compensées, puisque seulement 12 Bre 693 et 2 Bre 695 ont été livrés, à raison de six au Groupement n° 18 et huit au Groupement n° 19. Manifestant beaucoup de bonne volonté, le constructeur envoie un détachement de techniciens à Brétigny pour prêter main-forte ; ils permettront de remettre en état aux moins quatre appareils au Groupement n° 19.
Toutefois, le plus gros déficit touche le personnel navigant. Depuis le 12 mai, ce sont 28 pilotes et 32 mitrailleurs qui ont disparu, soit tués, soit faits prisonniers – sans compter les blessés, dont certains ont été définitivement mis hors de combat. Or, le GIABSE a oublié l'aviation d'assaut dans ses plans ; depuis le transfert d'équipages du II/35 aux environs du 19 mai, seuls onze pilotes (dont le capitaine Rocaboy, venu prendre le commandement du I/51, et deux Tchèques affectés au II/54) et quatre mitrailleurs sont arrivés en renfort. Cependant, la qualité des nouveaux venus laisse à désirer ; les trois jeunes sous-officiers affectés au II/51 le 3 juin n'ont jamais volé sur un avion d'assaut, et après que l'un d'eux s'est écrasé à bord du dernier Bre 691 du groupe, le 6 juin, ils sont renvoyés au CIB de Toulouse pour parfaire leur entraînement ; on ne les reverra jamais.
Devant l'urgence de la situation, l'EMGAA propose de transférer vingt pilotes et observateurs polonais à l'aviation d'assaut ; malgré la volonté de ceux-ci de se battre n'importe où, n'importe quand et sur n'importe quel matériel, l'idée doit être abandonnée en raison de leur manque de formation au bombardement en vol rasant et en semi-piqué.
Les mitrailleurs, qui ne disposent que d'une plaque de blindage placée sous leur siège pour les protéger des tirs venus du sol, restent très vulnérables aux attaques des chasseurs allemands ; pour ne pas alourdir l'appareil et respecter ainsi le devis de poids, le constructeur s'en est tenu à cette seule protection. Dans ces conditions, les mitrailleurs ont davantage « trinqué » que les pilotes, comme on le relèvera dans les tableaux des pertes, au point que, comme on l'a vu plus haut (en date du 9 juin), les groupes d'assaut ont dû faire appel à des observateurs (des officiers de l'armée de Terre) et des mécaniciens – le plus remarquable, c'est que, malgré les pertes subies qui n'augurent pas de perspectives de survie réjouissantes, il n'y aura jamais pénurie de volontaires ! Toutefois, un pilote se préoccupera du sort de ces laissés-pour-compte : le commandant Léopold Davout, cinquième duc d'Auerstaedt, descendant du maréchal d'Empire et duc d'Eckmühl, et « patron » du GBA II/51, ainsi que le rapporte un ancien mitrailleur, Gilles Renaud :
« Avant-hier, [Davout] a voulu honorer les mitrailleurs arrière et faire une mission comme l'un d'eux [21 mai]. Il est rentré en jurant que c'était le plus sale métier qu'on puisse imaginer, inconfortable, de quoi donner le mal de mer au meilleur acrobate, soumis à toutes les secousses de ces c… de pilotes. L'orgueil des équipiers arrière est monté de dix points. »

recevoir leur armement et leurs lance-bombes, aucun n'est bon de guerre.
Il ne reste désormais plus que l'usine de Bourges pour combler les pertes de la 6e Brigade d'assaut.

Mardi 11 & mercredi 12 juin

La fin d'une semaine infernale

Le 11 juin, une unique mission de reconnaissance est menée par un équipage du II/54 sur la Basse-Seine, entre Évreux et Dreux.
Le lendemain, 5 appareils du II/51 ratissent les routes autour de Reims, en direction de Berry-au-Bac (N 44), Bétheny (D 74) et Beine-Nauroy (D 64). Deux appareils sont incendiés par la *Flak* et doivent se poser d'urgence au sud de Reims :
- Bre n° 68, sergent Ancelin (pilote) indemne et sergent Lamy (mitrailleur) blessé.
- Bre n° ?, équipage (adjudants-chefs Hégron et Hervier) indemne.

Un troisième (capitaine Nicot et adjudant Izern) rentre troué par l'éclat de ses propres bombes.
On notera au passage qu'Ancelin a déjà effectué trois atterrissages d'urgence au terme d'une mission de guerre, dont deux fois avec Lamy comme mitrailleur, et que Hervier a été blessé le 8 juin avant de sortir indemne d'un « crash » trois jours plus tard !

Jeudi 13 juin 1940

L'inexorable exode

Les troupes allemandes sont à Chantilly, à 50 km de Paris ; elles tiennent la rive gauche de la Seine entre Le Havre et Vernon et sont difficilement contenues sur la rive droite de la Marne.
Déjà, le 11 juin, la 3e escadrille du II/51 s'est repliée sur Orléans-Bricy, où elle a été rejointe par la 4e le lendemain. En fin d'après-midi du 13, les I et II/54 sont mutés à Châteauroux.
Dans la journée, la Brigade exécute quatre missions, totalisant 23 sorties ; elles entraînent la destruction de quatre nouveaux appareils et, malheureusement, la disparition d'un équipage.

Breguet Bre 693 n° 51

GBA II/51, 3e escadrille
Orléans-Bricy (45), 13 juin 1940

© J.M. Guillou / Aérojournal, 2018

- Mission n° 1, 08h00

Six appareils du I/54 et un du II/54 contre des colonnes sur la N 31 (D 931) entre Reims et Suippes (Marne), sur la N 44 entre Reims et Châlons-en-Champagne [29] et sur la D 23 entre Artonges (Aisne) et Orbais-l'Abbaye (Marne), au nord de Montmirail.
Deux avions du I/54 sont atteints par la *Flak*. Le Bre 693 n° 79 s'écrase à Fontenailles (Seine-et-Marne), près de Nangis, entraînant le sergent-chef Jean Paulin et l'adjudant Georges Moroge dans la mort. Le Bre 693 n° 53 (capitaine Petitguillaume et sergent-chef Petitpain) perd son moteur gauche, incendié par un obus, et s'écrase en bordure de la D 204 entre Courtacon et La Ferté-Gaucher (Seine-et-Marne) ; le pilote est indemne, le mitrailleur blessé à la jambe gauche ; ils peuvent mettre le feu à leur avion et se réfugier sur l'aérodrome de La Ferté-Gaucher, où un avion de liaison viendra les récupérer juste avant l'arrivée des avant-gardes allemandes.

- Mission n° 2, 13h00

Six Breguet du II/51 contre des éléments en bordure de la forêt de Gault, près de Morsains (Marne).

- Mission n° 3, 14h45

Six avions du I/51 contre des regroupements de part et d'autre de la voie ferrée entre Esternay et Montmirail (Marne), aujourd'hui disparue.
L'un des Breguet est touché par la *Flak* et va s'abattre près d'Esternay, sur la commune de Saint-Bon ; l'appareil est détruit, mais ses deux occupants (sergent Névraumont et soldat Douzet) s'en sortent sans mal.

- Mission n° 4, 16h25

Quatre Breguet du II/54 contre des colonnes au nord de Montmirail.
Au retour, le Bre 693 n° 47 est mitraillé par des Bf 109 sur le terrain de Chartres – heureusement, sans personne à bord ; l'avion est incendié avant que le groupe ne fasse mouvement sur Châteauroux.

Vendredi 14 juin

Les dernières victimes des 109

Les troupes allemandes entrent dans Paris, déclarée ville ouverte.
Deux missions de reconnaissance sont entreprises dans la matinée (Missions n° 1 et 2), chacune par un appareil du II/51 : l'une sur la N 6 (D 606) entre Melun et Fontainebleau (Seine-et-Marne), l'autre sur la N 306 (D 906) entre Chartres et Maintenon (Eure-et-Loir). N'existe-t-il pas des unités de reconnaissance ou d'observation capables d'effectuer ce travail plutôt que de mobiliser deux avions d'assaut, alors que cinq autres Breguet de cette même unité attaquent vers 13h00 des blindés sur la N 373 (D 373) entre Anglure et Sézanne (Marne) ?
Lors de la seconde sortie de reconnaissance, l'appareil de l'équipage capitaine Nicot et adjudant Izern est pris sous le feu d'une patrouille de Bf 109. Plaquant son Breguet au ras du sol, passant sous les lignes à haute tension et épousant tous les reliefs au plus près, il finit par dégoûter ses poursuivants – sauf un ! L'équipage a échappé à un sort funeste à trois reprises, mais Nicot craint que, cette fois, il va avoir du mal à s'en sortir :
« Nous avons déjà encaissé quelques giclées dès que nous avons dû quitter le vol rasant intégral. Cette course folle n'en finit pas, et la visibilité s'améliore au fur et à mesure que l'on progresse vers le sud. Ce gars-là doit être tout de même limité en carburant et il va bien être obligé d'abandonner la partie, à moins que ce ne soit nous qui allions au tapis… Izern tire toujours et m'annonce que de la fumée commence à s'échapper du moteur de notre poursuivant… Soudain, c'est le silence complet. Nous venons de recevoir une giclée mieux ajustée de l'ennemi, au moment où j'ai dû sauter cette sacrée ligne électrique que j'ai aperçue au dernier moment et que j'abordais par son point le plus bas. *"Izern, Izern, m'entendez-vous ?"* Silence glacé, mais le tir de l'autre a cessé. Mon brave Izern, pourvu que ce ne soit pas la fin pour lui. Je fonce comme un fou en oubliant de remettre les limitateurs en place. Voilà Bricy, je grimpe pour sortir le train. Une lampe rouge reste allumée, une seule jambe sort. Izern, qui a besoin de secours, s'il est encore en vie… Encore deux, trois essais, j'y renonce et me pose train rentré, tout coupé, le plus près possible des installations du groupement. »
Izern a été scalpé par une balle, mais il rejoindra son groupe trois mois plus tard. Ce tandem mériterait bien le surnom de « trompe-la-mort » !

- Mission n° 3, 12h30

Cinq appareils du II/51 contre des blindés sur la N 373 (D 373) entre Anglure et Sézanne (Marne).

- Mission n° 4, 12h30

Deux Breguet du II/51 contre des blindés au nord de Romilly-sur-Seine (Aube), dans le triangle Sézanne-Anglure-Romilly.
Ils ont le malheur de tomber sur une patrouille du I./JG 1. Selon tous les auteurs ayant traité de la question, le Bre 693 n° 80, les deux moteurs en feu, s'écrase à Bouguenais [30] ; le pilote, le sous-lieutenant du Tertre, est indemne, mais le mitrailleur, le caporal-chef Malouet, est grièvement blessé. Aucun auteur ayant traité de l'engagement des Breguet d'assaut ne semble s'être posé la question de comprendre comment cet avion aussi gravement endommagé avait pu franchir 400 km jusqu'à Nantes ! Tout simplement parce qu'il a en fait terminé sa course à Bourdenay, à 10 km au sud-ouest de Romilly-sur-Seine… Le I./JG 1 a revendiqué deux « Potez 63 » et un « Breguet 693 » dans le secteur de Romilly à 14h30, le dernier étant attribué à l'*Oberfeldwebel* Hans Umbach (3. *Staffel*).

- Mission n° 5, 15h00

Six machines du I/51 contre des blindés dans le triangle Anglure–Villenauxe-la-Grande–Romilly-sur-Seine. Ce qui frappe le plus, c'est l'imprécision de plus en plus grande des ordres de mission. Les avions d'assaut semblent lancés au petit bonheur la chance ; avec si peu de moyens déployés sur des objectifs quasi insaisissables, que peut espérer l'EMGAA ?
Dans la soirée, le GBA I/51 et la 3e escadrille du GBA II/51 sont repliés sur Saint-Jean-d'Angély (Charente-Maritime) ; la 4e escadrille du II/51 rejoindra le lendemain. Le Groupement n° 19 est pratiquement hors course.

Samedi 15 juin

Strafing

À 12h05, huit équipages du I/54 et 4 du II/54 s'envolent pour attaquer des concentrations de troupes aux environs de Troyes (Aube). Malgré la *Flak*, qui les accompagne tout au long de leur chemin, les Breguet dévastent les rangs de l'infanterie allemande (plus ou moins *motorisiert*) à coups de bombes et de mitraillage pour une mission considérée comme l'une des plus réussies de la campagne. Chaque médaille a son revers : deux avions sont perdus. Un Breguet non identifié du I/54 se pose à Avord, un moteur en feu, et devra être saboté ; l'équipage (adjudant-chef Chevalier et adjudant-chef Hugonnier) est indemne. Le Bre 695 n° 7 du II/54, endommagé par la *Flak*, passe sur le dos à son retour à Châteauroux ; le sous-lieutenant Audoin de Dampierre (pilote) y laisse la vie, le capitaine Lacat (mitrailleur) est grièvement blessé.
Dans la soirée, le Groupement n° 18 reçoit l'ordre de se replier sur Dompierre-sur-Mer, à deux pas de La Rochelle (Charente-Maritime). De son côté, le GBA II/35 est envoyé à Bourgneuf, à quelques encablures de là. Le GBA I/51 est transféré à La Jarne, un autre satellite de La Rochelle, tandis que la 3e escadrille du II/51 rejoint Châteauroux. Pour une raison qui reste à élucider, les deux escadrilles de ce groupe seront dissociées jusqu'à la veille de l'armistice, tandis que les GBA I/54 et II/54 sont informés qu'ils vont fusionner, parce qu'il est question qu'ils poursuivent la lutte en Afrique du Nord.

Dimanche 16 juin

La guerre continue

À 16h40, cinq Breguet du I/51 s'envolent pour attaquer… trois objectifs distincts : des troupes au nord du Mans (Sarthe), au sud de Dreux (Eure-et-Loir) et à 10 km au nord-est de Troyes (Aube). L'équipage impliqué dans

▲ Un Bre 693 à Saint-Jean-d'Angély, où le GBA I/51 s'est replié le 14 juin.

cette dernière sortie a dû parcourir plus de 800 km aller et retour ! Le jeu en valait-il la chandelle ?
Les Messerschmitt ayant pratiquement disparu du ciel de France, les avions d'assaut n'ont à redouter que la *Flak*, mais cette mission se déroule sans anicroche.
À minuit, le maréchal Pétain, élu une heure plus tôt président du Conseil, présente une demande officielle d'armistice auprès des autorités allemandes et italiennes.

Lundi 17 juin

Sur les ponts de la Loire

Le transfert de la 3e escadrille du II/51 à Châteauroux s'explique probablement par la mission qui lui est commandée vers midi : attaque du pont de Cosne-sur-Loire (Nièvre) et d'éléments circulant sur la N 75 (D 975) entre Bonny-sur-Loire (Loiret) et Saint-Fargeau (Yonne). Six Breguet décollent vers midi ; tout se passera pour le mieux pour eux.
Heureusement, parce que le lendemain, à 16h05, la note 2719/38 émanant de la 1re Division aérienne prescrit de ne plus exécuter de bombardement de jour et de nuit sur le territoire français.

Mardi 18 & mardi 25 juin

Pendant les négociations, la guerre continue

Le 19 juin, le Groupement n° 19 s'envole pour Mérignac en ordre dispersé [31]. Il avait été prévu d'embarquer personnel et matériel pour l'Afrique du Nord, mais l'extrême confusion régnant dans le port de Bordeaux ne permet pas d'y donner suite. Le I/51 est alors transféré à Lézignan, d'où l'on espère qu'il gagnera l'Algérie par ses propres moyens [32].

Quant au Groupement n° 18, il est rassemblé à Landes-de-Bussac à la demande de la nouvelle Zone d'opérations aériennes Ouest, confiée au général de corps d'armée Robert Odic, qui souhaite l'engager pour retarder le plus possible la progression des armées allemandes qui, le 20 juin, franchissent la Loire à Nantes et entre Saumur et Tours, et s'approchent de Saint-Étienne (Lyon ayant été déclarée ville ouverte). Il importe de céder le moins de terrain possible avant l'entrée en vigueur de l'armistice (qui sera signé à Rethondes le lendemain).
Le 20 juin, le Groupement n° 18 reçoit l'ordre d'intervenir au-dessus des ponts de la Loire, et notamment à Cosne-sur-Loire, pour protéger la retraite des arrière-gardes françaises. La mission est abandonnée en raison du mauvais temps.
Le 22 juin, dans la soirée, trois appareils du II/54 effectuent l'ultime mission de l'aviation d'assaut française : une attaque de convois ennemis bloqués par la destruction du pont enjambant la Vienne à Port-de-Piles (à 20 km au nord de Châtellerault).
Le lendemain, le Groupement n° 18 se replie sur Mont-de-Marsan et le Groupement n° 19 sur Toulouse-Francazal.
Toutes les escadrilles sur Potez 631 ont été regroupées à Nîmes-Garons, sauf l'ECN 5/13 qui a pris ses quartiers à Marignane. Le 23 juin, celles-ci reçoivent l'ordre de détacher chacune trois appareils pour une mission de mitraillage des avant-gardes allemandes sur la N 532 (D 1532), entre Moirans et Grenoble (Isère). Toutefois, les incessantes pluies des derniers jours ont transformé les terrains en marécages, et seuls sept appareils (un de la 1/13, les trois de la 3/13, deux de la 4/13 et un de la 1/16) réussissent à s'arracher de la boue pour participer à cet ultime baroud d'honneur. Plusieurs avions sont atteints par la *Flak*, faisant un blessé [33], mais tous rentrent. Ainsi s'achève cette campagne, tant pour les escadrilles de chasse de nuit que pour l'escadrille de chasse multiplace de jour, de la même manière qu'elle avait commencé, par une mission de *strafing*.

[29] À l'époque, Châlons-sur-Marne.

[30] Bouguenais était l'aérodrome militaire de Nantes, aujourd'hui l'aéroport Nantes-Atlantique.

[31] La 4e escadrille du GBA II/51 est mutée à Lézignan.

[32] Ce projet était illusoire, le Breguet ne disposant pas de l'allonge nécessaire pour franchir la Méditerranée. Selon Maurice Claisse, bien que donnée pour 1 200 km par le constructeur, sa distance franchissable maximale n'excédait pas 800 km.

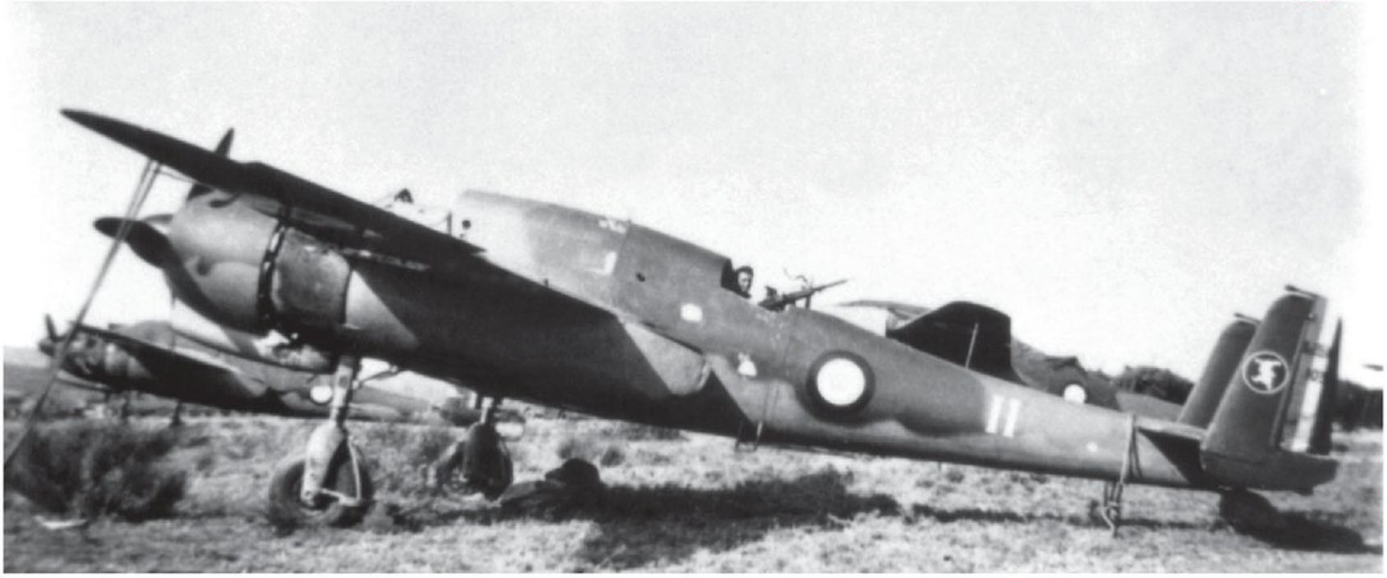
[33] Lieutenant de Golbery, pilote à l'ECN 4/13, touché au-dessus de Saint-Égrève (Isère).

L'armistice prend effet le 25 juin à 01h35. Les combats cessent sur le sol français, et les avions sont interdits de vol. Néanmoins, après avoir appris que le département des Landes resterait en zone occupée, le lieutenant-colonel Démery brave les dispositions de la convention d'armistice et donne l'ordre au Groupement n° 18 de gagner Toulouse-Francazal dans la matinée du 26 ; sont ainsi rapatriés en « zone libre » 9 Breguet et 2 Potez du II/35, 6 Breguet du I/54 et 7 du II/54.

Mais des Breguet, il n'y en a pas qu'à Toulouse : on en trouve à Moissac (n° 26), à Bergerac (n° 1026), à Avignon (deux Bre 691), à Perpignan (le n° 17 replié par le GR I/36), à Istres (n° 8)… On recensera même cinq Bre 691/693 à Alger-Maison Blanche, dont un récupéré par le GR I/52 – ce qui prouve que le Breguet pouvait quand même faire le grand saut…

◢ Le GBA I/51 semble avoir un temps copié la façon de faire du I/54 en inscrivant dans un losange blanc et rouge l'insigne de l'une de ses deux escadrilles ; ici, le lapin à la trompette (SAL 39) de la 2e. La 1re escadrille peignait le sien (l'ibis de la SAL 42) sur le fond blanc. Le fait que l'appareil porte le code tactique « 2 » exclut totalement la possibilité d'être en présence de l'avion du commandant de groupe arborant les deux insignes. Comme le prouvent les bâtiments en arrière-plan, la photo a été prise à Toulouse-Francazal entre le 25 juin et le 12 août 1940. (CAC – P. Camélio/P. Ropolo)

▲ Les survivants de la 6e Brigade d'assaut réunis à Toulouse-Francazal après « l'évasion » du Groupement n° 18 de Landes-de-Bussac le lendemain de l'armistice. Sur cette photo sont visibles vingt et un Breguet alignés ; leurs hélices n'ont pas encore été démontées pour éviter qu'ils franchissent la Méditerranée, ce que leur faible autonomie n'aurait sans doute pas pu permettre. Au second plan, au moins quatre des cinq Caproni Ca.313 reçus avant l'entrée en guerre de l'Italie. (Collection P. Rivière)

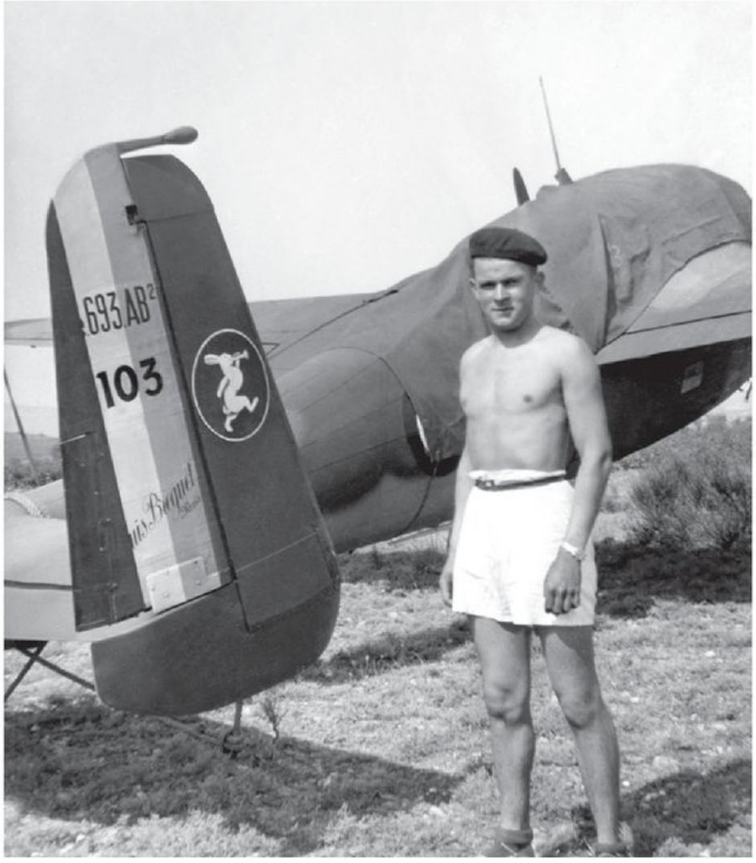


▲ Pour meubler les temps creux à Toulouse, en attendant le verdict des Commissions d'armistice sur le sort de l'aviation d'assaut, équipages et mécanos ressortent pots de peinture et pinceaux afin de décorer leurs appareils en fonction des directives du commandant de groupe. Le Bre 693 n° 103 de la 2e escadrille du GBA I/51 reçoit son insigne du lapin à la trompette (SAL 39) sur la dérive et un code tactique en chiffres romains sur le fuselage. (Collection Ph. Ricco)

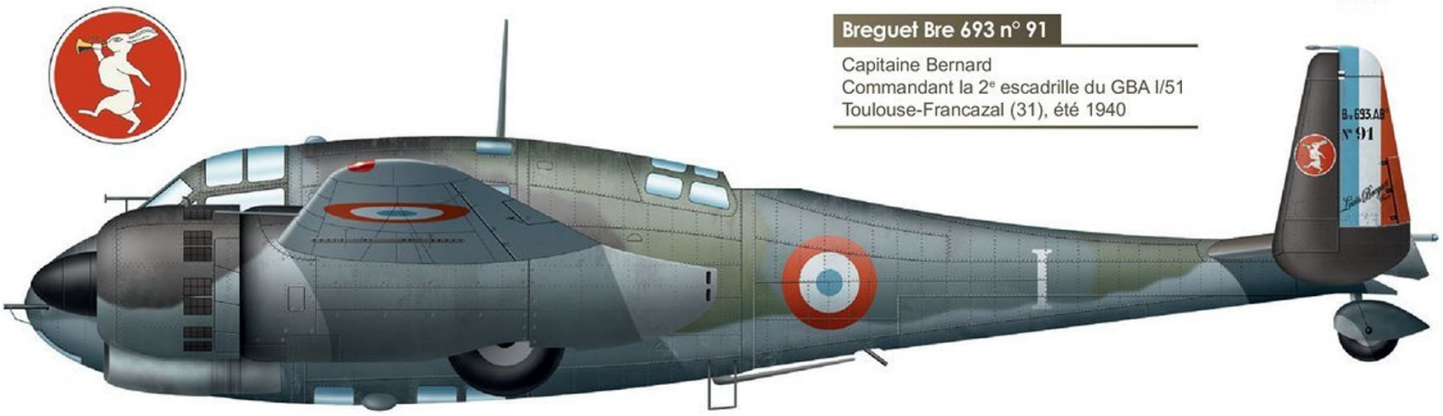
◀ Le Bre 693 n° 52 à Toulouse en juillet 1940. Le GBA I/54 a alors peint un écu tranché dans lequel figure au 1 l'insigne de la 1re escadrille (BR 228, ici) sur fond d'azur et au 2 celui de la 2e escadrille (BR 211) sur fond de gueules. Cette disposition évoluera à la faveur d'un changement du commandement de groupe, qui, seul, peut décider de la forme et de l'emplacement. (Famille Lebourg)

◣ Les insignes des GBA I/51 et II/51 ont été réunis sur la dérive du Bre 693 n° 104 affecté au commandant du Groupement n° 19, le lieutenant-colonel Philippe Azéma de Castet Laboulbène. Le numéro de série a visiblement été repeint après avoir été effacé. (Collection Ph. Ricco)

▼ Le sergent Pineau, de la 2e escadrille du GBA I/51, devant la dérive du Bre 693 n° 103 en août 1940. Effacé pour des raisons de sécurité, le numéro de série a été repeint de manière non réglementaire ; on note le renfort riveté à la base du gouvernail. (Famille Lebourg)



Le Bre 693 n° 93 du lieutenant Lebourg, commandant la 1re escadrille du GBA I/51, à Toulouse-Francazal. Une photo du même appareil, prise trois semaines plus tôt, montre que l'insigne de l'ibis et le numéro tactique ont échangé leur place ! (Famille Lebourg)

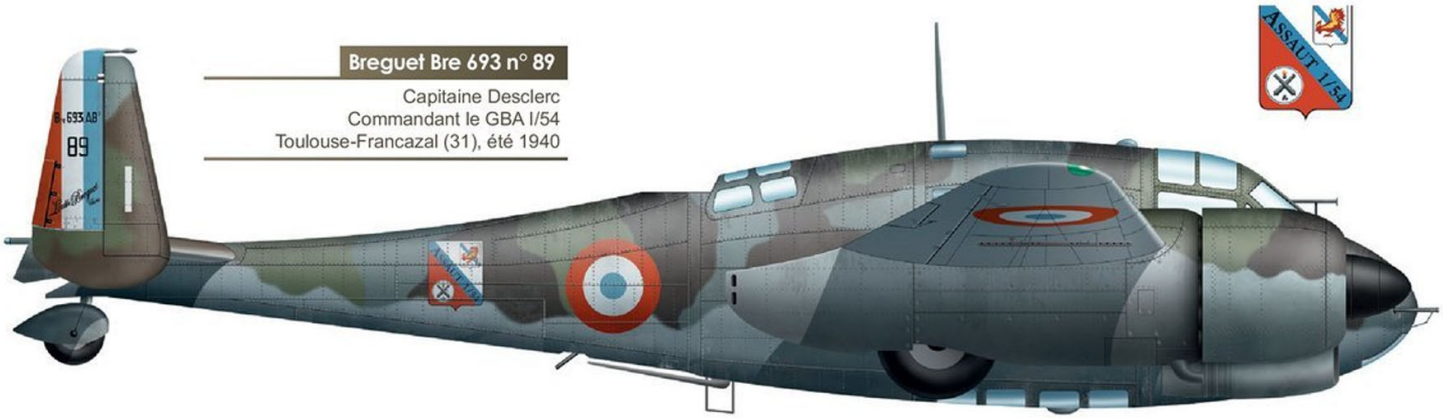


Breguet Bre 693 n° 91

Capitaine Bernard
Commandant la 2e escadrille du GBA I/51
Toulouse-Francazal (31), été 1940

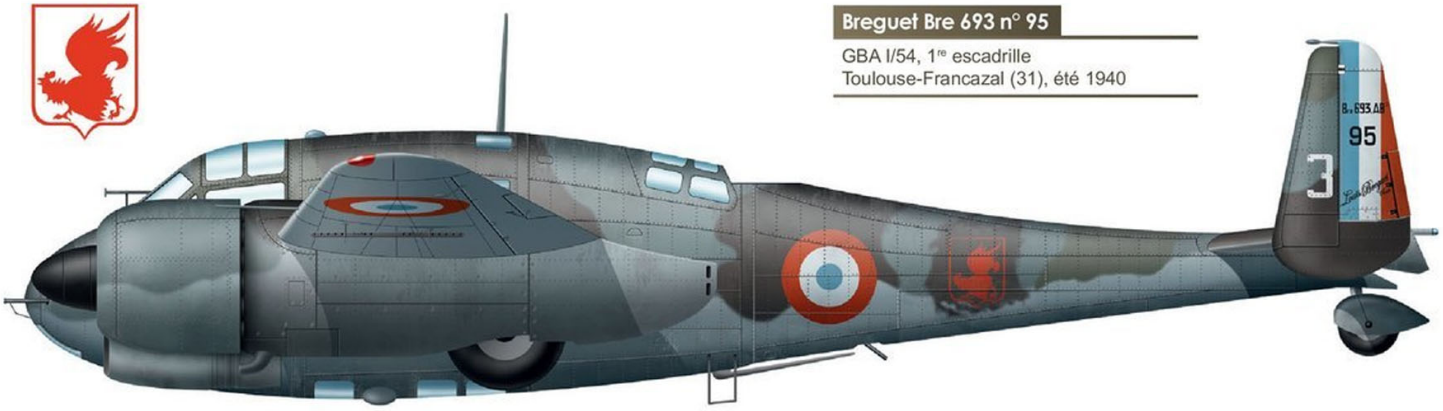
Breguet Bre 695 n° ?

GBA II/54, 4e escadrille
Toulouse-Francazal (31), été 1940



Breguet Bre 693 n° 89

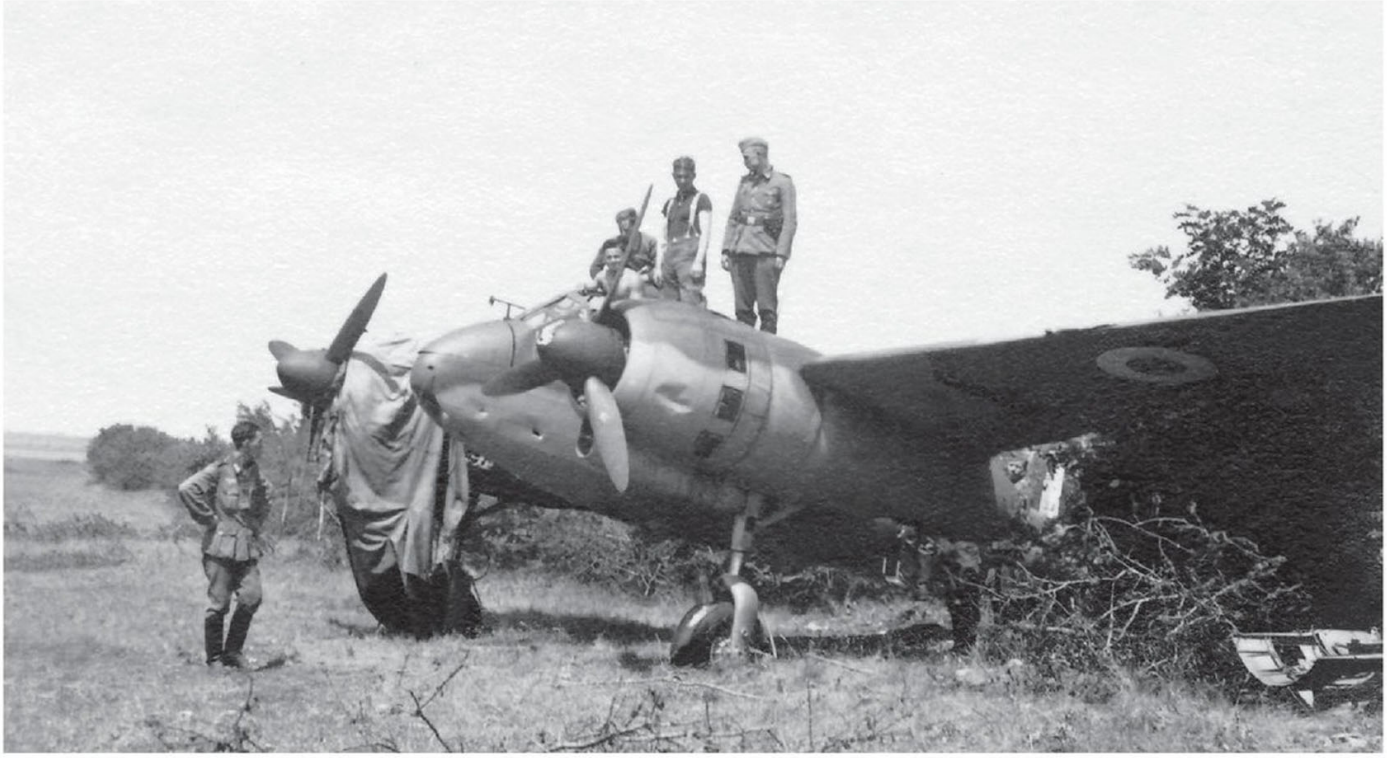
Capitaine Desclerc
Commandant le GBA I/54
Toulouse-Francazal (31), été 1940



Breguet Bre 693 n° 95

GBA I/54, 1re escadrille
Toulouse-Francazal (31), été 1940

© J.M. Guillou / Aérojournal, 2018



▲ À mesure de leur progression, les troupes allemandes trouvent de nombreux avions français – tel ce Bre 693 – abandonnés sur place faute de temps pour les réparer et de moyens de transport pour les évacuer vers les ateliers de réparation. (Collection Ph. Ricco)

Inventaire au terme de la campagne

Bien que sujet à caution en raison d'erreurs manifestes, le recensement du 20 juillet 1940, établi à la demande des commissions d'armistice allemande et italienne, reste le seul document sur lequel nous pouvons nous appuyer.

Ce décompte fait état de :

- 49 Bre 691 en métropole et 4 en Afrique du Nord – sur les 75 pris en compte : pertes = 22 appareils.
- 43 Bre 693 en métropole et 1 en Afrique du Nord – sur les 124 pris en compte : pertes = 80 appareils.
- 6 Bre 695 en métropole – sur les 8 pris en compte : pertes = 2 appareils.

Résumons : sur 205 Breguet d'assaut réceptionnés par l'armée de l'Air, 104 ont été rayés des contrôles et 14 autres seront présentés à la réforme en novembre 1940 [34] – ce qui représente un taux de pertes de l'ordre de 58 % ! Il n'est évidemment pas tenu compte des appareils tout juste sortis des chaînes et qui ont été sabordés à l'approche des troupes ennemies – y compris certains prototypes.

Sur les 34 Potez 633 récupérés *nolens volens* par l'armée de l'Air, 18 sont recensés en zone libre ; comme 8 ont été détruits en opération et 2 stockés à l'EAA 301 avant l'armistice, 6 autres ont donc disparu dans la tourmente.

En ce qui concerne les pertes à l'ennemi, lors des 460 sorties réalisées par la 6e Brigade d'assaut entre le 12 mai et le 22 juin 1940, pas moins de 68 appareils ont été passés par pertes et profits. Le coût humain s'élève à 31 tués, 22 prisonniers et 35 blessés – soit la moitié des effectifs au 10 mai 1940 !

Un bilan qui se passe de commentaires ? Plutôt qui en appelle d'autres ; nous y reviendrons.

La cueillette de la Luftwaffe

Outre au moins un Bre 691, quelques Bre 693 et un ou deux Bre 695 capturés intacts ici ou là, les Allemands mettent la main sur un certain nombre de Bre 693, dont on ignore le chiffre exact, en cours de montage à l'usine de Bourges. On trouve la trace de sept d'entre eux dans les rapports d'accident de la Luftwaffe s'étalant du 4 novembre 1940 au 10 juillet 1941. Si la plupart appartiennent au Ld.Kdo 1/IV (*Luftdienst-Kommando*, unité de liaison) de Leipzig-Mockau, deux ont été accidentés en école : le n° 1035 à la *Zerstörer-Schule* 1 de Schleißheim et le n° 1047 à la *Flieger-Schule* G.2 de Neuruppin.

En raison de leur numérotation très élevée (entre 1032 et 1050 – le dernier Bre 693 livré par Bourges portant le n° 1030), il est évident que les Allemands ont fait procéder à la finition de cellules qui, en juin 1940, étaient encore sur les chaînes d'assemblage. Quand on lit des témoignages certifiant que les usines françaises ont été abandonnées après des sabotages massifs, cela pourrait prêter à sourire si la réalité n'était pas aussi inquiétante. À la limite, au vu de ce qui s'est passé au sein d'autres usines nationalisées, on serait même en droit de se demander si cet état de chose était dû à la panique ou à une volonté de favoriser l'un des signataires du Pacte de non-agression germano-soviétique du 23 août 1939.

Sous Vichy

Les conventions d'armistice ne tolèrent le maintien en activité que des GBA I/51 et I/54, les trois autres groupes étant dissous entre le 9 et le 30 août 1940. Le personnel de carrière du II/51 est transféré à la 2e escadrille du I/51, tandis que celui du II/35 est d'abord affecté au II/54, puis, après la dissolution de celui-ci, au I/54.

Pour maintenir le potentiel de ces deux groupes aux nouvelles normes – 6 avions par escadrille, plus l'avion du commandant de groupe –, il est prévu de transformer les Bre 691 en Bre 693 par les soins de l'AIA (Atelier industriel de l'Air) de Toulouse. Notamment en raison de la procrastination de l'administration allemande, ce processus sera long à mettre en place et le résultat assez décevant. Le 14 avril 1942, les Bre 691 n° 27 et 40 sont transférés du dépôt de stockage d'Istres à l'AIA de Toulouse, mais seul le premier (renuméroté 527) sera achevé (mais non livré), le second (futur n° 540) étant encore en cours de modification lors de l'envahissement de la zone libre. Les travaux n'auront pas le temps de commencer sur les Bre 691 n° 7 et 17, tout juste « sortis de la naphtaline ».

Les GBA I/51 et I/54 prennent leurs quartiers à Lézignan (Aude) à partir du 12 août 1940. Stockés à Lyon, trois Bre 695 sont affectés au I/51 (n° 8, 10 et 51) à partir de février 1942.

Au 1er novembre 1942, soit quelques jours avant le déferlement des troupes allemandes en zone non occupée, la situation est la suivante :

Suite p.94

[34] Il s'agit, dans de nombreux cas, de régularisations administratives.

Pertes à l'ennemi de la 6e Brigade d'assaut
10 mai – 25 juin 1940

12 mai			
GBA I/54			
693 n° 4	A/C Boulanger (P)	Sgt Roux (BP)	Flak Tongres (Belgique)
693 n° 6	Lt Blondy	Sgt Conilh	Flak – crashé à Berry-au-Bac (02), réparable
693 n° 7	S/Lt Henry (P)	S/Lt Besson-Guyard (P)	Flak Tongres (Belgique)
693 n° 9	A/C Goyer (P)	Sgt Turpin (BP)	Flak Tongres (Belgique)
693 n° 10	A/C Richard (P)	A/C Renaudie (†)	Flak Roclange-sur-Geer (Belgique)
693 n° 14	Cdt Plou (P)	Adj Poitrot (P)	Flak Looz (Belgique)
693 n° 18	Lt Delattre (†)	Adj Di Matteo (†)	Flak Vroenhoven (Belgique)
693 n° 19	Lt Leleu (P)	Sgt Massaux (P)	Flak Saint-Trond (Belgique)
693 n° 21	S/Lt Gady	Sgt Cabaret (B)	Flak – crashé à Bapaume (62), réparable
693 n° 22	S/C Normand	Sgt Voigard	Flak – rentré, irréparable
GBA II/54			
693 n° 32	Cne Jeunet	Adj Coiffard	Endommagé, réparable
693 n° 34	Sgt Fourdinier (B)	Lt de La Porte du Theil (†)	Flak Ransbeck (Belgique)
16 mai			
GBA I/54			
693 n° 15	S/C Somedecoste	S/C Codron (B)	Flak – rentré, réparable
GBA II/54			
693 n° 20	S/Lt Chemineau (†)	Sgt Guichon (†)	Flak Rocquigny (08)
693 n° 30	Sgt Lami (P)	Sgt Giard (P)	Flak Château-Porcien (08)
18 mai			
GBA II/35			
691 n° 39	Adj Géraut (P)	Lt Artola (P)	Chasse (?) – près de Landrecies (59)
GBA II/54			
693 n° 28	Cdt Grenet (†)	S/C Bouveret (BP)	Flak Landrecies (59)
693 n° 33	Lt de Béarn	Sgt Lamour	Flak Landrecies, posé sur le ventre à Claye-Souilly (77)
20 mai			
GBA I/51			
693 n° 65	Cne Bernard	S/Lt Guimbretière (B)	Flak Péronne (80) – posé d'urgence au Bourget (93)
GBA II/51			
633 n° 34R	Sgt Dupont (P)	C/C Lacroix (P)	Flak Bapaume (62)
21 mai			
GBA II/51			
633 n° 36R	Cne Nicot	Adj Izern	Flak Abbeville (80) – s'écrase au retour
22 mai			
GBA I/51			
693 n° 25	S/Lt Rostand (†)	C/C Giraudon (†)	Chasse Essigny-le-Grand (02)
GBA II/51			
633 n° 24R	Sgt Briançon (†)	Sgt Hanras (P)	Chasse Saudemon (62)
633 n° 26R	Lt Colle (P)	S/Lt Bruckhardt (P)	Flak + chasse Bapaume (62)
25 mai			
GBA I/51			
693 n° 39	S/Lt Drouelle (†)	Sgt Carquin (P)	Flak + chasse Péronne (80)
693 n° 66	Lt Ancel	Sgt Gionetti (B)	Flak – rentré, réparable
GBA II/54			
693 n° 13	Adj Mitton	S/C Badel	Chasse Montdidier (80)

Pertes à l'ennemi de la 6e Brigade d'assaut
10 mai – 25 juin 1940

26 mai			
GBA II/51			
633 n° ?	Lt Collombet	A/C Hervier	Flak – s'écrase à Pithiviers
633 n° 27R	A/C Hegron	Sgt Lombard	Chasse – rentré, irréparable
30 mai			
GBA I/51			
693 n° 74	Cne Hallopeau (†)	S/C Eugène (B)	Chasse Rollot (80)
GBA II/51			
633 n° 17G	S/Lt Rolland	Sgt Viger (B)	Chasse Dury (80)
693 n° 44	Sgt Ancelin	Sgt Lamy	Chasse Sacy-le-Grand (60)
31 mai			
GBA II/54			
693 n° 35	Lt Legrand	A/C Poilbout (P)	Chasse Abbeville (80)
5 juin			
GBA I/51			
693 n° 31	Sgt Fétiveau	S/C Jonoux (B)	Chasse – s'écrase à Beauvais (60)
693 n° 78	S/C Lefroid (†)	Sgt de Catalano	Chasse Davenescourt (80)
693 n° 86	Cne Chocheprat (†)	S/Lt Pascaly (†)	Chasse Domart-sur-la-Luce (80)
GBA II/51			
693 n° 40	S/Lt de Saint-Marceaux (B)	Sgt Beda (B)	Chasse Erches (80)
693 n° 59	Cne Nicot	Adj Izern	Chasse – rentré, irréparable
693 n° 61	Sgt Le Goff	C/C Godineau (B)	Chasse – rentré, irréparable
GBA II/54			
693 n° 5	S/Lt Brunet (D)	S/C Matuchet (†)	Chasse Hattencourt (80)
693 n° 32	Cne Jeunet (B)	S/C Ducos (B)	Chasse Folies (80)
693 n° 1012	Lt de Béarn	Sgt Renault	Chasse – rentré, irréparable
6 juin			
GBA I/51			
693 n° 27	Sgt Le Coq de Kerland (B)	S/C Bousquet (†)	Chasse Arvillers (80)
693 n° 63	Sgt Niévremont	C/C Barbron (†)	Chasse Pont-Sainte-Maxence (60)
GBA II/54			
693 n° 29	Adt Mitton (B)	S/C Uteza (B)	Chasse Chantilly (60)
693 n° 1013	S/C de Thannberg	S/C Badel (B)	Chasse – posé à Chartres (28), réparable
7 juin			
GBA I/51			
693 n° 67	Lt Lebourg	S/C Mitard	Flak – s'écrase au Bouget (93), irréparable
GBA II/51			
693 n° 77	Sgt Ancelin	Sgt Lamy	Flak – s'écrase à Bouard (28), irréparable
GBA II/54			
693 n° 1	Lt Legrand (†)	S/C Vergé (†)	Chasse Laverrière (60)
693 n° 33	S/Lt Devin	Sgt Lebert	Chasse Saint-Just-des-Marais (60)
693 n° 54	Sgt Sannier (B)	S/C Renault (B)	Chasse Forges-les-Eaux (76)
693 n° 1011	S/C de Thannberg	Adj Coiffard (B)	Flak – crashé à Saint-André-de-l'Eure (27), irréparable

8 juin			
GBA I/51			
693 n° 1017	Sgt Mitifeux	Adj Darriet (†)	Flak Soissons (02)
GBA II/51			
693 n° 48	Lt Collombet	A/C Hervier (B)	Flak – cheval de bois au retour, irréparable
693 n° 52	S/Lt Rolland	Sgt Des Courtis	Flak – en pylône au retour, réparable
GBA I/54			
693 n° 6	Lt Blondy	Sgt Conill (B)	Flak – crashé à Meaux (77), irréparable
693 n° 97	Cne Petitguillaume	A/C Revellin	Flak – posé au Plessis-Belleville (60), réparable
9 juin			
GBA I/51			
693 n° 1016	S/C Denis (†)	C/C Massé (†)	Flak Saint-Jacques-sur-Darnétal (76)
GBA II/51			
693 n° 49	S/Lt Rolland (B)	Sgt Des Courtis (P)	Chasse Fleury-sur-Andelle (76)
693 n° 69	Lt Maurel (†)	S/C Rochais (†)	Chasse Cléon (76)
GBA II/54			
693 n° 46	S/C de Thannberg	A/C Delporte	Flak Villers-Cotterêts (02)
693 n° 58	Lt Dupuy (†)	S/Lt Beaud (†)	Flak Sommelans (02)
693 n° 70	S/Lt Girard (B)	S/C Plessiez (B)	Flak Courmont (02)
693 n° 92	S/Lt Mayadoux (B)	S/C Lelong (†)	Chasse Villers-Cotterêts (02)
10 juin			
GBA I/51			
693 n° 38	Sgt Métifeu	C/C Genre	Chasse Blois (41)
12 juin			
GBA II/51			
693 n° 68	Sgt Ancelin	Sgt Lamy (B)	Flak Reims (51)
693 n° ?	A/C Hégron	S/C Hervier	Flak Reims (51)
13 juin			
GBA I/51			
693 n° ?	Sgt Névraumont	Sol Douzet	Flak Saint-Bon (51)
GBA I/54			
693 n° 79	Sgt Paulin (†)	Adj Moroge (†)	Flak Fontenailles (77)
693 n° ?	Cne Petitguillaume	S/C Petitpain (B)	Flak La Ferté-Gaucher (77)
14 juin			
GBA II/51			
693 n° 80	S/Lt Dutertre	C/C Malouet (B)	Chasse Bourdenay (10)
693 n° ?	Cne Nicot	Adj Izern (B)	Chasse – crashé à Bricy (45), irréparable
15 juin			
GBA I/54			
693 n° ?	A/C Chevalier	A/C Hugonnier	Flak – posé à Avord (18), irréparable
GBA II/54			
695 n° 7	S/Lt de Dampierre (†)	Cne Lacat (B)	Flak – crashé à Châteauroux, irréparable

- 22 Bre 693 et 3 Bre 695 aux I/51 et I/54 ;
- 14 Bre 691 et 1 Bre 695 stockés dans les dépôts de Lyon et d'Istres ;
- 5 Bre 691, 4 Bre 693 et 1 Bre 695 à l'AIA de Toulouse.

Après avoir été déplacés à Orange (Vaucluse) le 14 novembre, les deux groupes de bombardement d'assaut sont dissous en même temps que toute l'armée de l'Air de l'armistice le 1er décembre 1942.

Jugés sans valeur militaire, les appareils saisis par les Allemands dans les dépôts et l'AIA sont ferraillés après la récupération de leurs moteurs, qui serviront à équiper les Henschel Hs 129.

Orange étant placée dans la zone d'occupation italienne, la Regia Aeronautica met la main sur les 25 appareils des I/51 et I/54 [35] ; 14 (soit 11 Bre 693, 2 Bre 693 et 1 Bre 698 [36]) sont transférés au centre d'essais de Cameri (Novare), en Italie, par leurs propres moyens entre la mi-février et la mi-avril 1943. Les appareils laissés en France (6 Bre 693 et 1 Bre 695 à Orange, et 4 Bre 695 à Istres) sont ferraillés. L'état-major envisage un moment de les verser aux écoles de bombardement, mais les faibles ressources en rechanges et la dangerosité du type à l'atterrissage, prouvée par deux curieux ayant décidé d'en tester un en vol, feront renoncer à ce projet. Quand ils occuperont le nord de l'Italie le 8 septembre 1943, les Allemands mettront la main sur trois Bre 693 à Cameri, un Bre 695 à Mirafiori et le fameux Bre 698 à Guidonia – ils iront rejoindre au pilon ceux que la Regia Aeronautica avait déjà passés par pertes et profits. ■

[35] I/51 : Bre 693 n° 01, 28, 41, 62, 93, 1004, 1011, 1013, 1027, 1028 ; Bre 695 n° 8, 10, 51. I/54 : Bre 693, n° 50, 57, 82, 88, 95, 96, 1005, 1009, 1012, 1018, 1024 et 1025.

[36] À n'en pas douter, une erreur de transcription – *Regia Aeronautica e Armee de l'Air* – G. Garello – Edizioni Bizzari, Rome, 1975.v

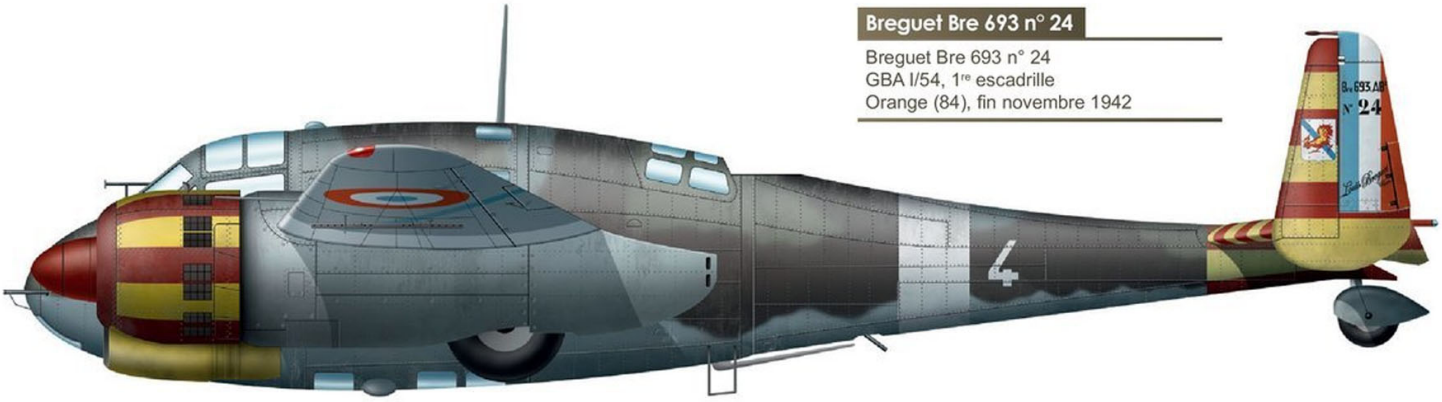
▲ Le Bre 693 n° 1050 aux couleurs de la Luftwaffe. Comme le dernier appareil sorti des usines de la SCAN à Bourges avant le 25 juin 1940 portait le n° 1030, ce sont donc au moins vingt machines supplémentaires qui ont été assemblées et livrées à la Luftwaffe après l'armistice. Au temps pour le sabotage de l'outil de production par les ouvriers français !

▼ Le Bre 693 n° 1025 de la 1re escadrille du GBA I/54 photographié lors d'un passage à Châteauroux à l'été 1942. Ses marques sont conformes au rectificatif n° 66-C/DAT du 6 février 1942 à l'instruction n° 418-C/DAT étendant la suppression de la cocarde de flanc à tous les appareils basés en métropole. Le D.520 du GC I/2, au second plan, répond également à ces critères.

Au fond du hangar de l'AIA de Toulouse, le Bre 695 n° 10 revêtu de la « tenue de bagnard », comme les aviateurs de l'aviation de Vichy avaient surnommé ces marques bien spécifiques. Au premier plan, l'ex-Potez 630 n° 28 transformé par les bons soins de l'AIA en Potez 631DC n° 528. (ECPA-D/France/1940/Photographe inconnu

Breguet Bre 693 n° 1013

Commandant Amouroux
Commandant le GBA I/51
Lézignan (11), été 1941



Breguet Bre 693 n° 24

Breguet Bre 693 n° 24
GBA I/54, 1re escadrille
Orange (84), fin novembre 1942

© J.M. Guillou / Aérojournal, 2018

3 BILAN DE L'AVIATION D'ASSAUT

Avant toute analyse de l'emploi de l'aviation d'assaut dans la campagne de mai-juin 1940, l'auteur tient à souligner la totale implication de ses équipages, qui a confiné à l'héroïsme. Certains ont été abattus deux, trois et même jusqu'à quatre fois, mais jamais ils n'ont songé à renoncer à une nouvelle mission. Ils sont restés des héros discrets, parce que, selon eux, ils n'ont fait que leur devoir ; ils n'ont reçu aucune reconnaissance officielle de leur sacrifice. Si le nom des grands pilotes de chasse de cette période (Accart, Marin La Meslée, Pommier-Layrargues, Le Gloan…) scintille en lettres de feu au panthéon de l'armée de l'Air de 1940, qui connaît aujourd'hui celui de Jean Nicot ou de Guy Perrot de Thannberg – et de leur mitrailleur attitré encore plus anonyme ?

Mais tous ont fait beaucoup plus que leur devoir, ils sont allés bien au-delà de ce que l'on peut exiger de soldats, même engagés pour la survie de leur patrie. Comme tous ceux qui ont laissé la vie dans ces combats à sens unique – et l'on pense à Roger Delattre, le « père » de l'attaque en vol rasant, disparu en même temps que la tactique qu'il avait mise au point pendant de longs mois –, leur abnégation et leur courage forcent le respect.

Toutefois, le constat global est accablant : l'aviation d'assaut a failli à sa tâche. À aucun moment elle n'a ralenti de manière significative la déferlante des *Panzer*, sans même parler de l'endiguer.

Mais en quoi en est-elle responsable ?

Une différence de conception

Quand le gouvernement français se décide enfin à regarder en face la réalité des événements qui se déroulent en Europe et se lance à son tour dans une frénétique course au réarmement, il est déjà trop tard ; jamais la tortue ne rattrapera le lièvre. Or, une république démocratique manifeste des états d'âme qui n'étouffent pas les pays totalitaires : ses armées doivent être défensives. Le gros du budget est alloué à la modernisation de l'aviation de chasse – mais il faut avouer qu'elle en avait bien besoin ! De ce fait, les moyens offensifs sont, sinon négligés, tout au moins réduits à la portion congrue.

Au 10 mai 1940, face aux 54 avions d'assaut de l'armée de l'Air, la Luftwaffe aligne 378 Junkers Ju 87 et 49 Henschel Hs 123. Certes, dans la balance, il faut tenir compte des huit *Squadrons* de Fairey Battle de la RAF et des deux de Blenheim Mk. IV de l'*Advanced Air Striking Force* britannique – soit un total de 160 appareils. Malgré tout, la disparité reste nette, surtout sur le plan qualitatif, les équipages allemands ayant rodé leurs tactiques en Espagne et en Pologne.

Cependant, la grande différence vient de la manière d'imaginer la guerre moderne de la part de la Wehrmacht. Elle sait que ses principaux atouts seront la vitesse et la surprise, auxquelles elle sacrifiera la prudence. Dans ce qui ne s'appelle pas encore la *Blitzkrieg*, les *Panzer* doivent être principalement engagés dans une série de combats asymétriques en mobilisant le gros de leurs forces sur les points les plus vulnérables du dispositif ennemi (théorie du *Schwerpunkt*). Les bombardiers en piqué et les avions d'assaut de la Luftwaffe sont chargés de déblayer la route en avant des blindés et de faire sauter les obstacles susceptibles de ralentir leur progression. Toutefois, le succès de cette stratégie tient à un élément majeur : la maîtrise du ciel par la chasse.

À l'inverse, l'aviation d'assaut française ne fait que subir, car faute d'être en mesure de prendre l'initiative, elle ne peut que réagir en fonction du développement de la situation terrestre – et avec retard. En outre, comme le prouve aisément le tableau des pertes, elle évolue trop peu souvent sous un parapluie aérien efficace. On ne peut pas dire que l'EMGAA n'ait pas appréhendé la nécessité de tenir le ciel ; simplement, en mai 1940, il n'en avait juste pas les capacités.

Dilution des moyens

Là où les Allemands concentrent leurs moyens sur un point précis du front, les Français diluent les leurs dans une espèce de fébrilité à vouloir être partout à la fois. La mission n° 4 du 7 juin est symptomatique à cet égard : deux appareils attaquent l'aérodrome de Roye, où sont rassemblés près d'un millier de chars. Quels dégâts ont pu causer leurs seize bombes de 50 kg ? Au mieux une douzaine de blindés détruits ou mis temporairement hors d'usage. Et quel aurait pu être le résultat si la 1re Division aérienne avait engagé la totalité de ses effectifs disponibles sur cette cible de choix, soit une trentaine de Breguet ? Si l'on applique une simple règle arithmétique, on arrive à 180 blindés – et là, on change d'échelle, surtout pour les *Panzer* –, près de 20 % de pertes et une grande confusion sur le terrain. Si l'offensive à laquelle ces unités blindées devaient prendre part n'aurait probablement pas été annulée, au moins, celle-ci aurait-elle subi un important retard.

La tactique de harcèlement mise en place par la 1re Division aérienne est semblable à celle qui régit l'emploi des bombardiers moyens (LeO 451, DB-7 et Martin 167-F), de sorte que l'on peut penser qu'elle émane directement de la ZOAN, voire de l'EMGAA. Les résultats sont les mêmes : faible efficacité (difficilement quantifiable) et pertes importantes.

Le défi de la Flak mobile

Le Breguet 693 n'a jamais été conçu pour la tâche qui l'attendait. Avec ses moteurs délivrant leur puissance maximale à une altitude incompatible avec l'attaque en vol rasant, il était également difficile à maîtriser au ras du sol ; on passera sur l'absence de protection de ses parties les plus vulnérables (moteurs et réservoirs), commune à tous les appareils de sa catégorie à cette époque – même au sein de la Luftwaffe.

En fin de compte, le Breguet ne s'est comporté ni mieux ni plus mal que le Fairey Battle, qui, lui aussi, s'est retrouvé au cœur d'une tourmente à laquelle il n'était pas préparé. Avions d'assaut (ou de coopération pour la RAF) et bombardiers moyens (y compris le Bristol Blenheim) s'attendaient à deux types d'accueil hostile : la chasse allemande et l'artillerie antiaérienne.

Dans le premier cas, la réponse était simple : fournir une escorte. Le problème, c'est que la chasse alliée s'est rapidement retrouvée débordée par la Luftwaffe, qui, après avoir rapidement acquis la maîtrise du ciel, ne l'a jamais lâchée. L'escorte – les rares fois où elle a pu être fournie – a surtout lutté pour sa survie sans être en mesure de s'occuper de

ses protégés. Néanmoins, le Breguet a constitué une cible très mouvante et, en évoluant à moins de cinq mètres du sol, il a dégoûté plus d'un de ses poursuivants. En tout cas, il a prouvé sa capacité à « encaisser », et nombre d'atterrissages sur le ventre ont permis à ses occupants de survivre.

Dans le second cas, la surprise a été totale. Jamais les Alliés n'avaient imaginé que les convois allemands pouvaient être truffés d'autant d'affûts de *Flak* mobile ; ils redoutaient le *Flak* 88, mais ce sont surtout les canons de 20 mm qui se sont révélés les plus dangereux – plus encore que ceux de 37 mm, trop lents pour des cibles opérant au ras du sol. Aux points stratégiques statiques (comme les carrefours), les batteries se déployaient de sorte à croiser leurs feux, tandis qu'au sein des convois roulants, elles se noyaient dans le flot des chars et des camions – certaines assurant la flanc-garde sur les bas-côtés et même en plein champ.

La meilleure tactique d'attaque consistant à prendre les routes en enfilade a été surtout la meilleure manière de se faire descendre. Les multiples passages au-dessus de l'objectif ont en outre gonflé la liste des pertes, les servants de DCA n'étant plus sous l'effet de la surprise. Il est difficile d'en blâmer les promoteurs de l'attaque en vol rasant : ils manquaient d'expérience. La guerre d'Espagne ne leur avait pas permis de tirer des leçons significatives dans ce domaine ; la carence du 2e Bureau Air sur le développement de la *Flak* mobile en Allemagne a conduit les Breguet dans la gueule du loup.

L'attaque en vol rasant : fausse bonne idée ?

Au terme du bain de sang du 12 mai, le général Girier suspend les attaques en vol rasant. Comme un symbole, son principal artisan, le lieutenant Delattre, n'est pas rentré de sa première mission.

Est-ce à dire que l'armée de l'Air s'est égarée dans une voie sans issue en refusant de se doter de bombardiers en piqué ? Le massacre des Loire-Nieuport 401/410 de l'Aéronautique navale à Berlaimont le 19 mai prouvera que, quelle que soit la méthode d'attaque de cibles terrestres, le taux de pertes est directement lié à la densité de l'artillerie antiaérienne ; les Allemands feront la même constatation sur le front de l'Est. Ils avaient jeté les bases d'une solution efficace pendant la guerre d'Espagne, consistant à envoyer des formations dédiées à la suppression de la DCA en avant des avions d'assaut et des *Stukas*, mais la leçon sera oubliée dans la mesure où la Luftwaffe ne sera plus confrontée à ce type de réaction avant 1943 ; Hans-Ulrich Rudel la remettra alors au goût du jour pour protéger ses lents et vulnérables chasseurs de chars Ju 87 G – non sans succès.

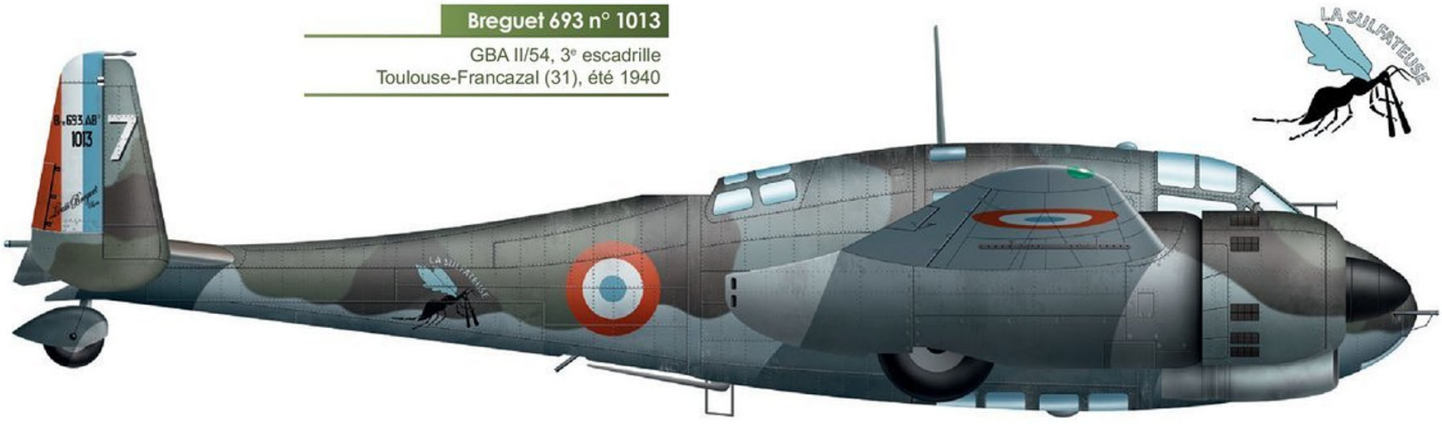
Cependant, à cette époque, le bombardier en piqué a atteint ses limites, même au sein de la Luftwaffe, qui en a été le grand chantre ; seule l'US Navy le maintiendra en ligne contre le Japon jusqu'au bout. L'heure du chasseur-bombardier monomoteur monoplace a sonné : Hawker Typhoon et Republic P-47D Thunderbolt chez les Alliés, et Focke-Wulf Fw 190 dans le camp opposé.

Or, en général, le chasseur-bombardier n'est guère mieux adapté à sa nouvelle tâche que le Breguet 693 ne l'était à la sienne et il opère en… vol rasant ! Ce n'est pas d'une autre manière que les Typhoon écraseront les blindés de von Klüge en août 1944 [1], ni que les Arado Ar 234 tenteront de détruire le pont de Remagen en mars 1945.

Les Français avaient vu juste – mais trop tôt pour apprendre de leurs erreurs.

L'attaque en vol rasant n'était donc pas une impasse – loin de là. Simplement, les Français, pionniers en la matière, ont essuyé les plâtres et payé comptant de mauvais choix tactiques, dont ni les équipages ni les avions ne peuvent être tenus pour responsables. ■

[1] Même si les résultats ont été grossièrement exagérés.



Breguet 693 n° 1013
GBA II/54, 3e escadrille
Toulouse-Francazal (31), été 1940

© J.M. Guillou / Aérojournal, 2018

... ET LA COURONNE T'ATTEND

Les écoles de l'armée de l'Air / 1939 – 1940

« Les ailes te portent, l'étoile te guide et la couronne t'attend. »

« Devise » du brevet de pilote.

Alors que l'industrie aéronautique française est stimulée depuis 1938 par la perspective d'une guerre avec l'Allemagne, les écoles de pilotage fonctionnent encore au ralenti. Le décalage entre la production d'avions neufs et la formation de nouveaux pilotes prend vite une tournure dramatique.

Malgré les énormes efforts déployés, aucun élève-pilote envoyé à l'instruction en septembre 1939 ne pourra être versé dans une unité combattante.

Au moment où les unités de combat gagnent leurs terrains de campagne, fin août 1939, tous les avions civils sont réquisitionnés et passent sous le contrôle du ministère de l'Air. Simultanément, les écoles sont entièrement réorganisées de manière à satisfaire aux besoins du Plan V prévoyant la mise en ligne de 1 600 avions de combat. Dès l'entrée en guerre, les sections de l'Aviation populaire, dont les résultats ont été très décevants, et les écoles privées sont intégrées à l'armée de l'Air. Simultanément, l'état-major lance son « Plan des 3 200 », exigeant avant la fin avril 1941 la formation de 5 600 officiers pilotes, 12 000 sous-officiers pilotes, 1 800 observateurs Terre et 15 000 sous-officiers mécaniciens, le tout pour entretenir une flotte de 3 200 avions de combat, pertes prévisibles (12 100 hommes) incluses.

La situation à la mobilisation

À la mobilisation, l'organisation des écoles (personnel navigant uniquement) est la suivante :

➔ *Officiers :*
- école de l'Air de Salon-de-Provence (recrutement direct)
- école militaire d'application de Versailles (élèves EOA polytechniciens) : école de pilotage EP 101 à Saint-Cyr et EP 102 à Orly
- école de transformation de Romilly-sur-Seine

➔ *Sous-officiers pilotes*
- écoles (ex-civiles) à Ambérieu, Angers, Aulnat, Bourges et Nîmes
- école de perfectionnement d'Istres

➔ *Sous-officiers mitrailleurs*
- école de Cazaux

➔ *Sous-officiers radionavigants*
- école de Saint-Jean-d'Angély

Romano R.82 n° 30 (sans matricule)
École de pilotage 101
Saint-Cyr (78), accidenté le 21 mars 1940

© R. Barraza / Aérojournal, 2018

Environ 3 285 navigants (dont quelque 3 000 pilotes) se trouvent en cours d'instruction au moment de la déclaration de guerre. Parmi ceux-ci, 957 pilotes seront affectés aux unités combattantes avant la fin du mois de mai 1940.
La DM (dépêche ministérielle) n° 1547 IS/RM du 18 novembre 1938 prévoit, dès l'entrée en guerre, l'accroissement substantiel des moyens d'instruction du personnel navigant. Ce « Plan des 3 200 » double les objectifs du Plan V de manière bien peu réaliste et bien tardive.
En effet, on peut légitimement se demander pour quelle raison il a fallu attendre l'entrée en guerre pour appliquer cette dépêche, alors que les cieux de l'Europe se sont déjà considérablement obscurcis au moment où elle a été rédigée.

L'aviation populaire

Le 31 juillet 1936, le ministre de l'Air Pierre Cot signe le décret de création des sections de l'Aviation Populaire, dont la mise en œuvre est confiée à Jean Moulin. Il s'agit de donner une éducation prémilitaire à des jeunes gens issus de toutes les couches sociales. Ces sections, dont le nombre s'élèvera jusqu'à 208, accueillent garçons et filles de 14 à 21 ans, dont on exige juste, indépendamment d'une bonne condition physique, qu'ils soient titulaires du certificat d'études primaires
Outre de crédits limités et du manque de moniteurs, les SAP souffrent de la vétusté de leur matériel. Dès août 1936, le ministre passe une première commande de 80 Caudron C.275 Luciole, Potez 60 Sauterelle et Salmson D.6 Cri-cri. Ce sont en tout 795 machines qui seront commandées. C'est une véritable manne qui permet de maintenir en activité nombre d'aéro-clubs régionaux.
Malgré tout, le rendement des SAP restera très décevant. En 1937, sur 3 158 inscrits (vol moteur), 1 294 ont décroché le brevet 1er degré et 238 le 2e degré.

Le moment tant attendu et tant redouté : le passage du brevet sur l'une des pistes d'Istres. Le Hanriot HD.182 était un appareil parfaitement adapté à sa tâche par sa docilité et sa fiabilité.(CT Air)

Deux Caudron C.635 Simoun (n° 334 et 226) de l'école de perfectionnement d'Istres, fin 1939.

Tout apprentissage commencer par le b.a.-ba. Pour un pilote, c'est le rouleur ou pingouin, cette espèce d'avion aux ailes rognées qui soulève des nuages de poussière dans un coin du terrain pour permettre aux élèves de se familiariser avec les commandes. Sur ce cliché, le Potez 60 n° 21 de l'EPP 25 de Saint-Brieuc en 1940. Tout naturellement, les EPP ont été implantées dans les aéro-clubs des anciennes SAP, en l'occurrence ici, celui des Côtes-du-Nord (futures Côtes-d'Armor). (Collection B. Hugot)

▲ **En haut :** L'un des meilleurs appareils commandés dans le cadre de l'Aviation populaire, le Caudron Luciole s'avère parfaitement adapté à sa tâche, à l'exception d'un moteur cauchemardesque à l'entretien. Les avions réquisitionnés à la déclaration de guerre conserveront pour la plupart leur immatriculation civile sur laquelle sera ultérieurement plaquée la cocarde de fuselage.

▲ **Au milieu :** Autre recrue de qualité pour les SAP, le Salmson Cri-cri. Les appareils produits après la déclaration de guerre ont reçu un matricule militaire porté sur les flancs et sous les ailes ; la plupart seront camouflés. Celui-ci, le n° 251 (W-634) de l'EEP n° 34 d'Angoulême, a été abandonné en compagnie d'un Potez 60 probablement à La Réole, en juin 1940.

▲ **Ci-dessus :** Le programme de rééquipement des SAP a connu quelques ratés, comme le (SFCA) Peyret Taupin, sans doute beaucoup mieux adapté au sport qu'à l'écolage militaire. Il sera d'ailleurs rapidement écarté.

Sur 209 brevetés incorporés en 1937, seuls sept ont été acceptés par l'école d'Istres. L'EMGAA ne cachera pas sa déception en estimant que l'effort financier [1] a été disproportionné par rapport aux services rendus à l'armée de l'Air.

Le décret ministériel du 1er avril 1939 ramène le nombre de sections à 138 et transforme l'Aviation populaire en Aviation prémilitaire. Toutefois, en raison du retard apporté par le ministère des Finances à l'approbation des instructions d'application du décret, les sections de l'Aviation prémilitaire ne sont réellement créées que le 26 août – deux jours avant leur dissolution !

Première réorganisation

L'instruction 095 du 16 septembre 1939 rattache directement les écoles au ministre de l'Air et, sur le plan du matériel et du personnel au 6e Bureau de l'EMGAA ; sur le plan opérationnel, elles sont placées sous les ordres du général Picard, chef d'état-major de l'armée de l'Air à l'Intérieur ; une Inspection des écoles est créée. Une complète refonte est entreprise selon les directives fixées par la DM n° 10.060-3 I/EMAA du 28 octobre 1939. À cette date, les 138 SAP ont déjà été intégrées aux structures militaires et tous les avions de tourisme civils réquisitionnés. Parallèlement aux écoles d'officiers et sous-officiers maintenues en activité, quatre niveaux de compétence sont établis.

Deux écoles principales de pilotage (EPP) sont créées : l'une à Étampes (EPP n° 1), l'autre à Avord (EPP n° 2). Elles chapeautent chacune quatre écoles auxiliaires (EAP), qui, elles-mêmes, ont sous leur responsabilité un nombre variable d'écoles élémentaires (EEP). Issues du regroupement des SAP, les EEP sont au nombre de 30, numérotées de 21 à 50. Pour prendre un exemple concret, l'EEP n° 24 de Dinan est constituée par les SAP de Dinan, Béthune, Flers, Avranches, Boulogne-Billancourt, Clichy-Levallois, les Ailes roubaisiennes et Groupement aérien du ministère de l'Air d'Orly ; elle compte alors 8 moniteurs et 78 élèves, 10 Caudron Luciole, 4 Salmson Cri-cri, 2 Potez 60 (à réformer) et 5 Leopard Moth.

Leur fonctionnement initial est handicapé par l'utilisation d'un matériel hétéroclite, parfois mal adapté aux besoins, souvent difficile à maintenir, dont le taux de disponibilité demeure assez bas. Mais aussi par un manque de moniteurs ; l'EEP n° 27 de Vannes devra faire appel à deux civils « réquisitionnés », âgés de 51 et 59 ans. L'organigramme page suivante montre la situation au 28 octobre 1939, une situation appelée à évoluer dans le temps.

Dans les faits, il existe une troisième EPP qui n'est pas reprise dans le tableau, constituée par le centre des écoles d'Istres qui regroupe les trois premiers niveaux.

Pendant la guerre, le système de formation des officiers ne subit que peu de modifications. Le circuit des EEP-EAP-EPP ne concerne que les engagés volontaires et ne forme que des sous-officiers.

Implantation des écoles de l'armée de l'Air
1939-1940

Centres d'instruction à la chasse
Centres d'instruction au bombardement
Centres d'instruction au renseignement
Ecoles principales
Ecoles auxiliaires
Ecoles élémentaires
Autres écoles

Caen
Bernay
Évreux
PARIS
Versailles
St-Brieuc
Dinan
Alençon
Quimper
Étampes
Romilly sur-Seine
Rennes
Le Mans
Chartres
Vannes
Vendôme
Angers
Tours
Saumur
Cholet
La Roche-sur-Yon
Bourges
Avord
Châteauroux
Poitiers
Le Blanc
La Rochelle
Rochefort
Vichy
Roanne
Lyon
Bron
Royan
Limoges
Angoulême
Clermont-Ferrand
St-Etienne
Périgueux
Brioude
Cazaux
Rodez
Agen
Mont-de-Marsan
Montauban
Dax
Gaillac
Albi
Nîmes
Toulouse
Montpellier
Salon-de-Provence
Pau
Istres
Tarbes
Carcassonne
Marseille
Perpignan
Ajaccio

Les écoles élémentaires sont regroupées par la couleur de leur école auxiliaire de rattachement.

[1] Hors achat d'avions, les subventions annuelles aux SAP s'élevaient à 300 000 F (soit 17,2 millions d'euros en monnaie constante).

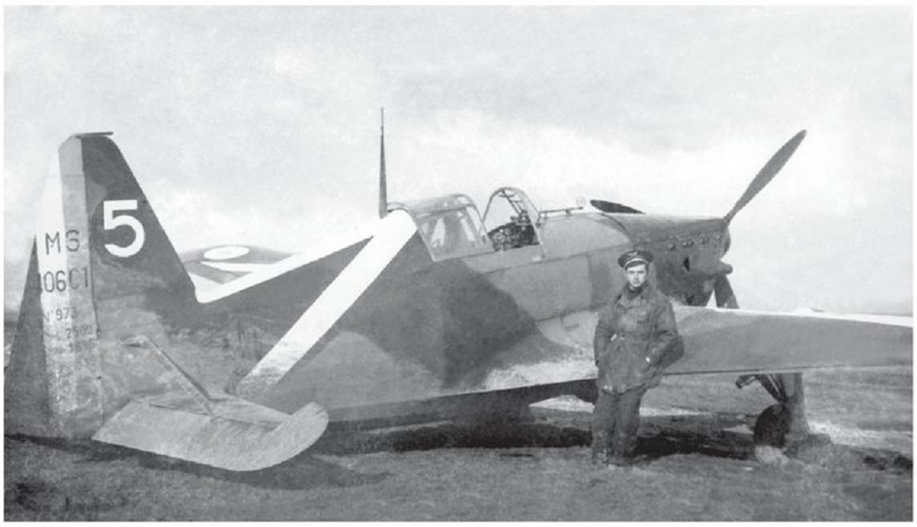
◀ Au début, les EEP doivent se contenter de ce qu'elles ont sous la main : souvent des appareils plus ou moins adaptés à la tâche qui les attend et dont le faible nombre produit ne permet pas de disposer de rechanges. Ici, un de Havilland DH.85 Leopard Moth au camouflage très... félin ; appartenant très probablement à l'EEP n° 24 de Dinan, il porte encore son immatriculation civile sur les plans.

Salmson D.6 Cri-cri n° 251 (W-634)
École élémentaire de pilotage n° 34
Angoulême (16), mai 1940

© R. Barraza / Aérojournal, 2018

Le parcours du combattant

Après avoir digéré l'instruction technique et militaire au vol dans une EEP, puis s'être perfectionnés dans une EAP, les élèves-pilotes sont transférés à l'une ou à l'autre des EPP au vu de leur dossier. Étampes accueille le haut du panier, c'est-à-dire, les futurs pilotes de chasse, tandis qu'Avord forme surtout les pilotes de bombardement et de renseignement. Là, ils apprennent le vol de patrouille et aux instruments sur des avions théoriquement plus modernes. Ils passent ensuite dans un centre d'instruction (CI) pour recevoir une formation spécialisée.
Il existe trois types de centres d'instruction : le CIC pour la chasse (Chartres et



ORGANIGRAMME DES ÉCOLES
(28 octobre 1939)

EPP : école principale de pilotage ; EAP : école auxiliaire de pilotage ; EEP : école élémentaire de pilotage

▶ L'Amiot 354 n° 22 du CIB de Toulouse, immobilisé sur place par l'armistice. L'appareil est équipé de l'affût dorsal Blanchet-Pillain pour deux mitrailleuses Darne de 7,5 mm.

[2] Avord est souvent mentionné comme CIC, mais il s'agit d'une confusion avec la section d'application, équipée d'avions d'arme.

Montpellier [2]), le CIB pour le bombardement (Caen, Châteauroux, Pau et Toulouse) et le CIR pour le renseignement (Clermont-Ferrand, Rennes et Tours).

Les CI accueillent également les officiers d'active et de réserve, les sous-officiers changeant de spécialité, les personnels de l'Aéronautique navale et les pilotes étrangers (polonais, tchèques et même belges).

Ils constituent le dernier maillon de la chaîne avant l'affectation des pilotes aux unités combattantes. C'est à ce niveau que ceux-ci font connaissance avec leur futur avion d'arme et que, pour les multiplaces, les équipages doivent être constitués. Tout ceci restera souvent théorique en raison des demandes pressantes du front.

La mise sur pied des CI se révèle plus longue et plus difficile que prévu, notamment en raison de la nécessité d'aménager certaines bases. Ce n'est qu'en janvier 1940, que les CI commencent à fonctionner de manière satisfaisante. La période de mobilisation des écoles que la DM 1547 a fixée à vingt jours s'étale en fait sur plus de trois mois. Et encore, les moyens existants ne permettent d'alimenter en pilotes qu'une aviation à 1 500 avions en ligne.

Les élèves pilotes sortent des EPP avec une moyenne de 220 heures de vol, auxquelles s'ajoutent entre 75 et 90 heures sur avions d'arme. La durée moyenne *théorique* de l'instruction est de onze mois pour les « bleus » et de six mois pour les titulaires d'un brevet de tourisme.

L'école des moniteurs de Salon

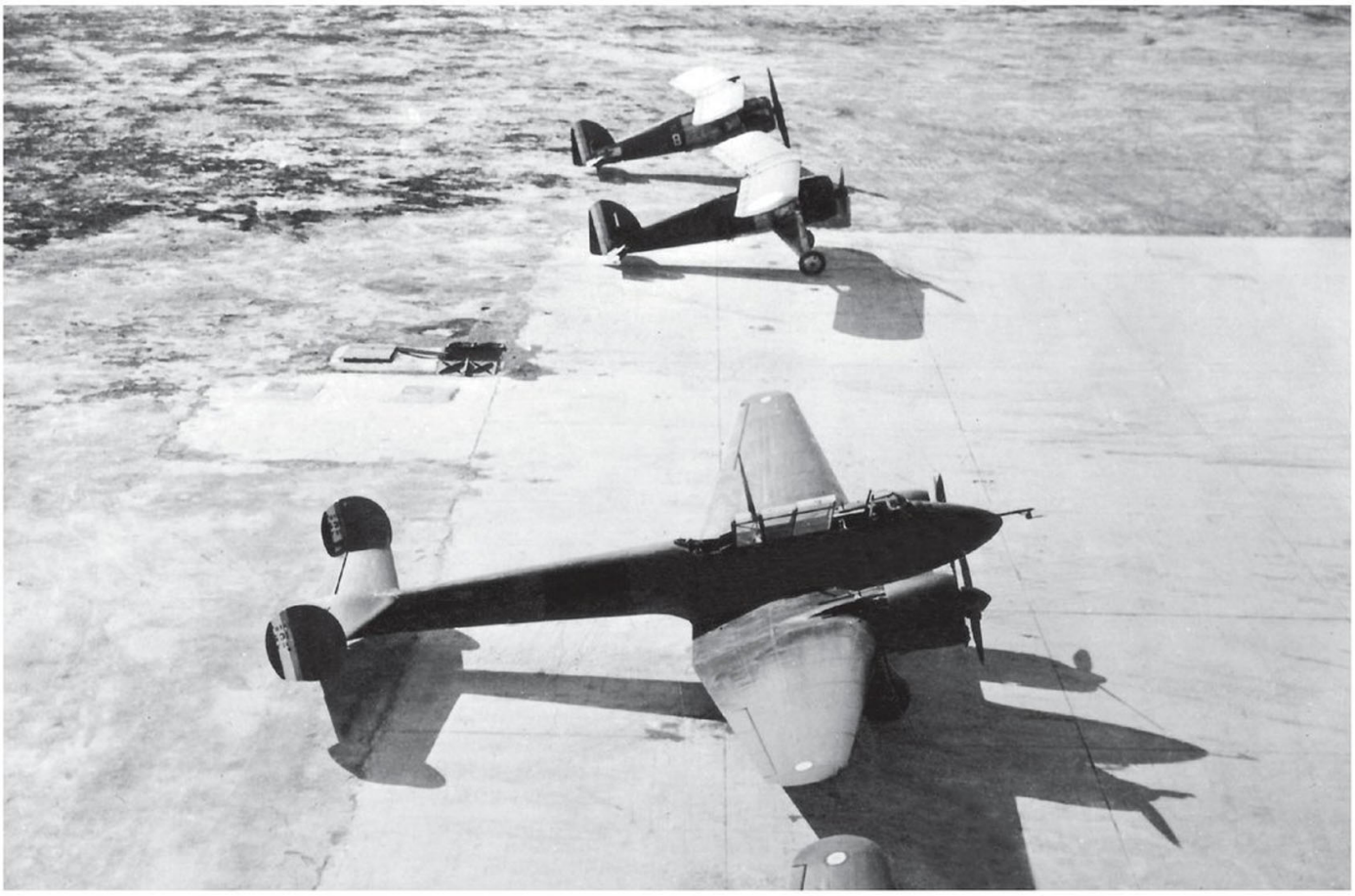
Le plus gros problème auquel se heurte la mobilisation des écoles est le manque de moniteurs. Ils ne sont que 500 en septembre 1939 – et encore a-t-il fallu prélever près de 300 pilotes dans les unités combattantes. Or, la réalisation du « Plan des 3 200 » requière la présence de 1 100 moniteurs.

Ce déficit entraîne la création d'une école spécialisée, l'École des moniteurs de pilotage. Elle est officiellement ouverte le 15 octobre 1939 avec le personnel de l'ancienne Section de perfectionnement au pilotage de l'École de l'Air de Salon-de-Provence sous les ordres du capitaine Fleurquin. L'objectif est fixé à la formation mensuelle de deux officiers et douze sous-officiers destinés aux EPP et sept sous-officiers destinés aux EAP et EEP. Le stage dure deux mois et demi et les stagiaires sont majoritairement recrutés parmi les réservistes âgés d'au moins 35 ans et inaptes au combat.

Malgré le doublement de l'objectif de l'école fin 1939, il est évident que le rendement ne permettra pas de combler le déficit avant la fin de l'année 1940. Pourtant, il y a une raison de rester optimiste : si la « Drôle de Guerre » se prolonge jusqu'à la fin du printemps 1940, les pertes seront nettement inférieures aux prévisions et les besoins en pilotes de remplacement quasi nuls. De ce fait, les recrues qui suivent alors leur cursus pourront être entièrement affectées aux unités nouvellement constituées ou à constituer.

◤ Bien que spécialisée dans la formation des pilotes de multimoteurs, l'EPP d'Avord fonctionne aussi comme un CIC, car disposant d'un certain nombre de MS. 406, comme le n° 973, qui lui a été affecté en octobre 1939. La plupart de ses chasseurs modernes seront envoyés au front à la mi-mai 1940 et remplacés par des D.500/501/510 (y compris le D.503 n° 01). (Photo G. Lepage)

▶ En attendant la montée en charge des Centres d'instruction spécialisés, les EPP d'Étampes et d'Avord forment les pilotes sur leur futur avion d'arme. Ce MS.406 (n° 851) a été accidenté à Étampes, le 10 février 1940 ; il sera réparé et terminera même sa carrière... en Croatie !



Les réservistes

Avant la mobilisation, les pilotes réservistes se maintiennent à niveau soit au cours de périodes volontaires annuelles, soit au cours de périodes obligatoires. Ces dernières, trop espacées dans le temps, ne permettent pas un entraînement correct. En 1938, 1 500 réservistes sur les 1 908 autorisés ont rempli leur quota d'heures. À la suite d'un effort de propagande de la part des régions aériennes, à la fin du mois d'août 1939, 1 656 réservistes ont accompli leur période. À ce chiffre, il convient d'ajouter environ 200 pilotes professionnels et 300 pilotes d'avions estafettes qui effectuent un entraînement spécialisé.

Les périodes s'effectuent au sein des unités de première ligne, des CAR (Centres aériens régionaux), de la Division d'instruction de Dugny et des GMIT (Groupements des moyens d'instruction et de transmission, unités spécifiques rattachées aux bases), voire dans les aéro-clubs. Les pilotes de classe A sont tenus d'effectuer 30 à 50 heures de vol sur avion de guerre moderne, ceux de classe B 10 à 15 heures sur avion de guerre ancien.

L'effort accompli en faveur des réservistes ne donnera pas le résultat escompté en grande partie parce qu'une majorité d'entre eux était atteinte par la limite d'âge. Ceux qui seront affectés à une unité y seront considérés comme de véritables boulets, car inaptes aux missions de guerre, faute de savoir maîtriser le vol en patrouille et les procédures de combat.

Programme d'expansion

La DM du 28 octobre 1939 a créé huit ensembles EAP/EEP (voir tableau I), mais cela reste insuffisant pour répondre aux exigences du « Plan des 3 200 ». Il s'avère nécessaire de disposer de trente ensembles, dont douze pour l'instruction des officiers, ce qui entraîne les besoins suivants : 3 400 avions d'écolage, 1 190 moniteurs et 204 pistes. Chaque ensemble est censé fournir 450 pilotes par an.

Toutefois, après examen approfondi de la situation, il est jugé impossible de créer plus de vingt-quatre ensembles en métropole. Comme seulement dix peuvent l'être rapidement, il est décidé de délocaliser dix nouveaux ensembles en Afrique du Nord. En ce qui concerne la formation des officiers pilotes, l'école de Bordeaux et celle

◤ Le Potez 631 n° 21 de l'École des moniteurs de Salon-de-Provence était un appareil à double commande utilisé pour l'apprentissage de l'acrobatie aérienne, tout comme les deux Morane-Saulnier MS.225 en arrière-plan. (©ECPA-D/France/Photographe inconnu)

▼ Faute d'avions plus modernes, le GIRA 591 (Groupe d'instruction des réserves Air) de Villacoublay doit se contenter d'avions périmés, comme ce Nieuport-Delage Ni-D.629, dont la cocarde masque l'insigne de son unité d'appartenance. Ce genre de pièce de musée permettait aux réservistes d'accomplir leur quota d'heures de vol, mais ne les préparait en aucun cas à s'asseoir aux commandes d'un chasseur moderne.

Caudron C.635 Simoun n° 109 (T-269)
Division d'instruction
Dugny-Le Bourget (93), septembre 1939

© R. Barraza / Aérojournal, 2018

de Versailles constituent chacune deux ensembles de pilotage. Un autre est immédiatement créé à Meknès. On dispose ainsi de cinq ensembles sur les douze prévus, le reste devant être implanté à raison d'un par mois à partir de mai 1940.
Pour les sous-officiers, neuf ensembles sont formés (voir tableau I, auquel il convient d'ajouter le centre d'Istres). Enfin, en Afrique du Nord, quatre ensembles sont créés à Marrakech, Fès, Tafaraoui et Maison Blanche ; ces deux derniers ne commencent à fonctionner qu'à partir du début du mois d'avril 1940. Il est prévu un accroissement de deux ensembles par mois à partir de mai. Signalons que le premier Link Trainer commandé aux USA est installé à Versailles, le 29 septembre 1939.

Entre prévisions et réalisations

Comme on s'en doute à la simple lecture du tableau I, un goulet d'étranglement ne tarde pas à se former au niveau des EPP, incapables d'absorber les élèves ayant terminé leur instruction en EAP. Il en résulte un ralentissement volontaire au sein des EAP, avec pour conséquence un allongement abusif des stages et un espacement important entre les vols, préjudiciables non seulement à la qualité de la formation, mais aussi au moral des élèves. La DM 1076 1.1-S/EMAA du 4 avril 1940 tente d'apporter des solutions à ce problème en ajustant le débit de chaque niveau d'instruction. En outre, un accord est négocié entre le commandant en chef des Forces aériennes et le chef d'état-major de l'armée de l'Air à l'Intérieur pour une juste répartition des avions neufs entre la première ligne et les écoles. Enfin, pour faire cesser les trop fréquents mouvements de personnel, cette dépêche déclare le personnel moniteur « intangible » – cette disposition sera largement foulée au pied [3].
La DM 278-6-3 S/EMAA du 6 avril 1940 porte sur le projet de création de 22 ensembles de pilotage, dont 9 en Afrique du Nord. Pour soulager Avord, la création d'un CIC est prévue à Dun-sur-Auron, tandis que les ensembles de La Rochelle, Royan et Issoudun doivent être dotés d'une EPP. Si le CIC d'Oran commence à fonctionner à la mi-mai, le temps manque pour l'ouverture du groupe d'escadre (ensemble polyvalent) prévu à Clermont-Ferrand.

[3] Notamment quand le directeur de l'École des moniteurs de Salon, le commandant Fleurquin, est détaché avec quatre de ses meilleurs moniteurs au GC I/3, le 23 mai 1940 ; onze autres iront renforcer les I/3 et II/3.

L'école de Hourtin

Depuis décembre 1936, la formation des pilotes de l'Aéronautique navale a été placée sous la responsabilité du ministre de l'Air. Si les pilotes d'avions terrestres suivent (théoriquement) le même cursus que leurs homologues de l'armée de l'Air, la formation des pilotes d'hydravions est assurée par la base-école de Hourtin qui relève du ministère de la Marine.
Début mai 1940, une centaine d'élèves se trouve en cours d'instruction. La dotation théorique en matériel s'établit de 97 hydravions (soit 40 FBA 17, 24 CAMS 437, 24 NC.470/471 et 9 LeO H.257bis), 5 chasseurs monoplaces, 9 biplaces et 9 LeO 20 et Potez 540. L'école tourne en fait avec à peu près les deux tiers de matériel, le troisième tiers constituant le volant de fonctionnement.

Autres centres

Peu avant la guerre est ouvert à Sommesous un Centre d'instruction à l'observation sur avion autogire (CIOAA). Le 28 août 1939, il a reçu ses trois premiers LeO C.30. Il est replié sur Briare le 21 mai 1940, puis sur Tonneins à la mi-juin ; à l'armistice, il dispose encore de 12 LeO C.30 et 301.
Un premier centre de transformation sur Potez 63.11 des équipages de GAO (Groupes aériens d'observation) est créé à Toulouse en octobre 1939. Équipé de rarissimes Potez 631DC (double commande), il forme simultanément deux équipages de cinq ou six GAO différents qui, une fois revenus dans leur unité d'origine, servent à leur tour de moniteurs pour le reste des navigants ; il est dissous le 15 avril 1940.

Double formation

Le caporal Jean Lecouté est mobilisé le 29 novembre 1939 comme candidat élève-officier dans l'artillerie. Il réussit à intégrer l'armée de l'Air et, fin janvier 1940, il gagne l'école élémentaire n° 23 au Mans. Évadé à bord du *Tréboulistе*, il rejoint la RAF et recommence les cours à l'*Elementary Flying Training School* de Sywell.
Voici quelques réflexions qu'il a couchées sur son journal, dont nous devons la transcription à la gentillesse de M. Yves Morieult.
« Le lundi 17 février [1940], nous avons touché l'équipement de vol et commencé les cours. Mais il faut attendre jusqu'au 21 pour que le temps s'avère propice aux vols.
« J'ai eu mon premier solo le 6 mars après avoir fait en tout 3h35 en double commande. Et maintenant, j'ai au total 8h50 de vol, dont 4h00 seul ! Quelle différence avec le simili-entraînement du Mans !
« Samedi 19 octobre [1940] : mon entraînement à Sywell est terminé et en beauté : 73 % à l'examen pour les cours au sol et "*Above average pilot*" en pilotage (nous sommes 3 sur 52 à avoir cet "*assessment*"). En deux mois, j'ai complété 55 heures de vol, dont 30 en solo. »
Les états de service de Jean Lecouté mentionnent 36 heures de vol sur Luciole et Potez 60 à l'EPP n° 23 du Mans entre février et juin 1940... La raison, il l'explique lui-même :
« L'entraînement, néanmoins, n'avançait pas vite : l'école avait reçu l'ordre de ralentir les vols à cause de la congestion régnant dans les écoles auxiliaires et principales ! »

Il est bientôt secondé par les groupes de transformation 521 et 522, formés en novembre à Romilly-sur-Seine à partir des GAO 1/508 et 546. Un GT 523, issu d'éléments des GAO 2/514 et 543, voit le jour à Saint-Etienne-de-Saint-Geoirs en décembre. La disette est telle que quatre appareils des 521 et 522 et deux du 523 sont équipés d'hélices bipales en bois !

La transformation des pilotes sur Potez 63.11 ne constitue pas une mince affaire. La plupart des GAO sont formés de réservistes, qui n'ont jamais piloté un avion plus moderne que le Potez 25 ou le Breguet 270. Néanmoins, au début de mai 1940, on chiffre à 217 le nombre de pilotes effectivement transformés, ce qui cadre à peu près avec les besoins, puisque les GAO alignent alors 229 Potez 63.11 (mais seulement deux des trente-cinq GAO possèdent une dotation complète de douze appareils).

À Cazaux, il existe une École de pilotage et de navigation sans visibilité qui devient une École de perfectionnement de tir et de bombardement ou CEMA 372. Au 31 janvier 1940, cette école accueille 50 pilotes pour le perfectionnement au tir et au bombardement (élèves et pilotes de remorqueurs de cible), 450 mitrailleurs, 250 artilleurs de DCA (DAT), 250 mécanos d'armement et 25 maîtres armuriers.

L'entraînement au PSV n'est pas l'apanage de Cazaux, puisqu'il se pratique également dans les CI sur des avions spécialement aménagés. Pour les campagnes de tir, le camp de Mourmelon est également utilisé ; y stationne, comme à Cazaux, une Section de remorquage de cibles équipée en Bloch 131 et Bloch 200.

Terminons en signalant la création du GIABSE (Groupement d'instruction de l'aviation de bombardement du Sud-Est) en date du 4 décembre 1939, qui permettra d'accélérer la transformation des équipages sur bombardiers modernes.

▼ Des remorqueurs de cible de la Compagnie de remorquage 1/131, reconnaissables à leurs bandes blanches et rouges, tombés aux mains des Allemands sur le terrain de Mourmelon. Au premier plan, un Bloch 200 et, derrière, un Bloch 131, dont on aperçoit encore l'insigne de la panthère du 14e GAR.

▲ Deux LeO C.30 (n° 34 et 36) du Groupement des autogires de Sommesous de passage à Agen, mi-juin 1940, en attendant de gagner Tonneins (Lot-et-Garonne).

Blocages

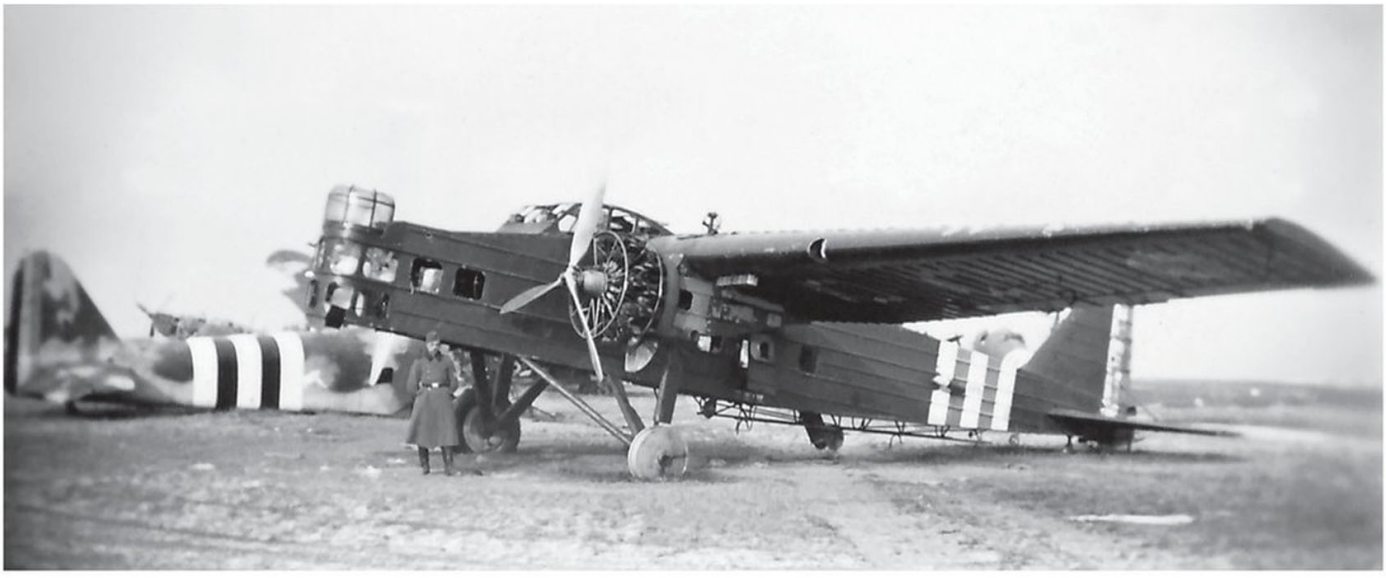
La réalisation de l'ambitieux programme de formation dans le cadre du « Plan des 3 200 » se heurte à une cascade de problèmes (goulets d'étranglement, manque de moniteurs, insuffisance des infrastructures...). À un tel point qu'il faut réviser ce programme à la baisse au début du mois d'avril 1940. L'EMGAA n'a d'autre choix que de consentir à une diminution du rendement des écoles, tandis que le 6e Bureau avoue l'impuissance générale en réduisant le nombre d'ensembles constitués ou à constituer de 34 à 22 (soit 13 en métropole et 9 en Afrique du Nord). Pire, la dépêche ministérielle (DM) 885 du 1er mai 1940 bloque toute admission dans les écoles élémentaires (EEP) jusqu'à ce que ces dernières soient désengorgées.

Cependant, comme il n'y a pas que des mauvaises nouvelles dans la vie, les faibles pertes enregistrées pendant la « Drôle de Guerre » (138 navigants mis hors de combat en huit mois, alors que l'état-major avait tablé sur près de 5 000) compensent en grande partie la baisse du rendement. Les nouveaux brevetés peuvent donc être affectés au renforcement des groupes existants ou à la création de groupes nouveaux, au lieu de « boucher les trous ».

Au 15 janvier 1940, 3 515 élèves-pilotes se trouvent en cours de formation : EEP : 1 530 ; EAP : 816 ; EPP : 275 ; Istres : 445 ; AFN : 449.

Les centres d'instruction

Parallèlement, la DM 885 réorganise l'activité des centres d'instruction (CI) en concentrant matériel et personnel sur les seuls centres capables de fonctionner. En métropole, les CI sont au nombre de neuf et se répartissent les spécialités : Chartres et Montpellier pour la chasse (CIC), Caen, Châteauroux, Pau et Toulouse pour le bombardement (CIB), et Clermont-Ferrand, Rennes et Tours pour le renseignement (CIR).



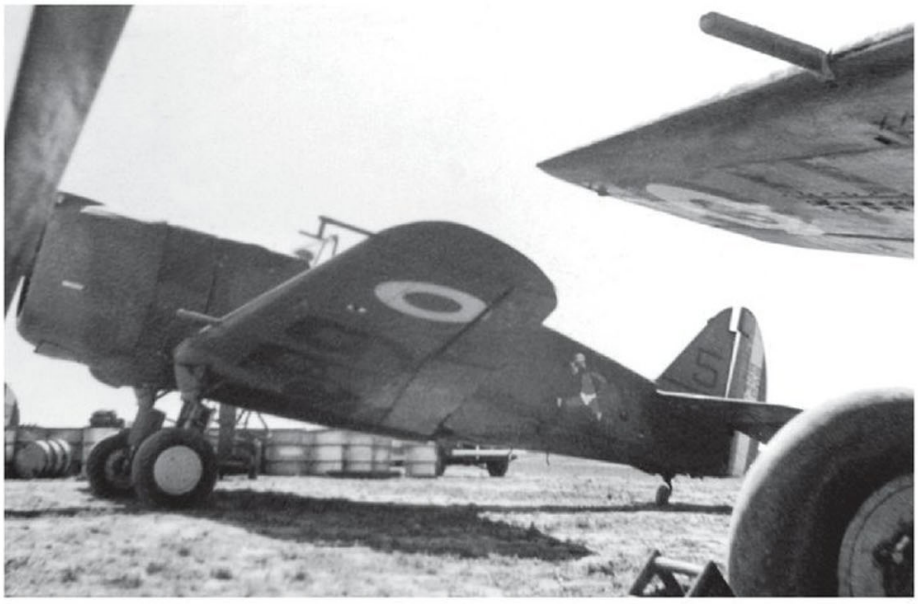
Morane-Saulnier MS.230 n° 380 (M-851)

École élémentaire de pilotage n° 44
Saint-Étienne (42), mai 1940

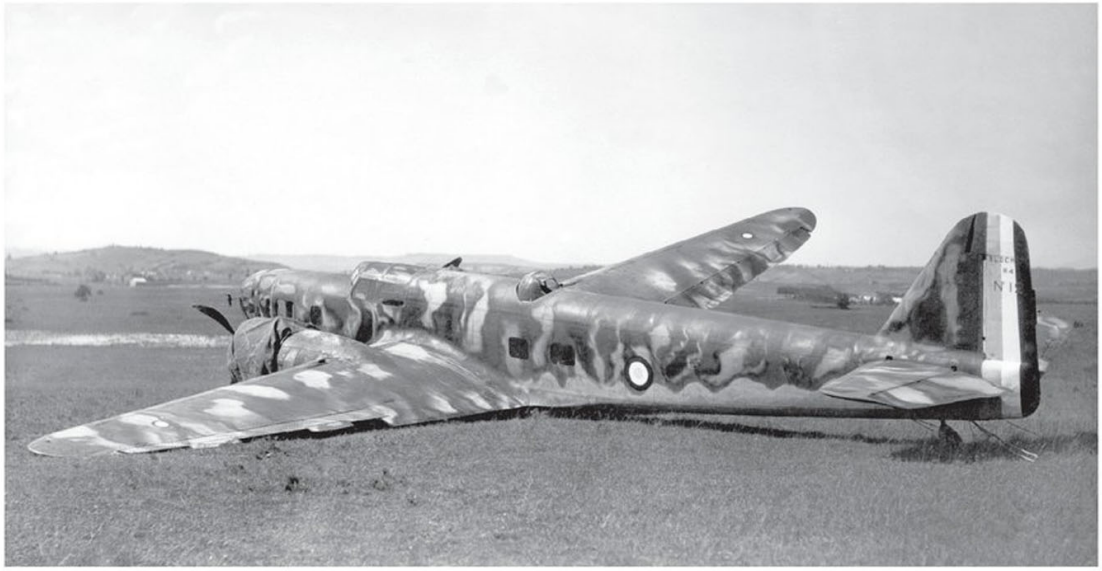
© R. Barraza / Aérojournal, 2018

En raison des difficultés rencontrées, les CIB de Caen et de Pau sont transformés en écoles de mitrailleurs, le CIR de Rennes est fermé et les CI de Châteauroux, Clermont-Ferrand et Tours sont réservés à l'instruction d'application (nuance subtile, car la seule différence consiste à remplacer les avions d'arme par du matériel de transition, voire ancien). Début avril 1940, il ne reste donc plus en tant que CI *stricto sensu* que les CIC de Chartes et de Montpellier, et le CIB de Toulouse. Toutefois, il semble que la frontière entre CI et école d'application reste suffisamment floue pour que les documents officiels issus en mai et juin 1940 continuent à se référer au CIB de Caen et au CIR de Rennes !

Rappelons que les CI constituent l'ultime étape de la formation des élèves-pilotes. Ceux-ci y font connaissance de leur futur avion d'arme et ils apprennent toutes les subtilités du vol en patrouille et du tir aérien. Chaque CI se compose de deux groupes à deux escadrilles équipées en avions de combat, ainsi que d'un groupe d'entraînement qui sert au perfectionnement (acrobatie pour les chasseurs, travail en équipe pour les multimoteurs, vols aux instruments...). Le tableau page 109 montre la dotation théorique d'un CIC (en l'occurrence celui de Chartres). Les Ier et IIe groupes sont censés disposer chacun de 27 C1 (chasseurs monoplaces). Le groupe d'entraînement aligne dix Hanriot HD.182, cinq Simoun et cinq C3 (Potez 630 et dérivés). La section de remorquage se compose de cinq A2 (Potez 25) et quatre M5 (LeO 20 ou Bloch 200). Pour fixer les choses, signalons qu'à la date du 25 janvier 1940, le CIC de Montpellier dispose de 73 avions (dont 10 prêtés par le CIC de Chartes) sur les 122 prévus...



Le Curtiss H-75A-1 n° 83 de la 3e escadrille du IIe groupe du CIC de Chartes, fin 1939. Il arbore l'insigne – non homologué – du « bébé barbu ». Accidenté en mars 1940, il est envoyé à l'AIA d'Alger pour y être réparé avant d'être envoyé au stockage ; il ressortira de la naphtaline pour être affecté à l'école de Kasba Tadla fin 1943.



Après avoir cédé une partie de ses Bloch 210 au Groupement n° 9, le IIe groupe du CIB de Toulouse récupère en contrepartie quelques Bloch 131, dont le n° 12 accidenté le 1er juin, lors du desserrement du CIB sur Labruguière (aérodrome de Castres-Mazamet). Les connaisseurs apprécieront son superbe camouflage marbré.

Morane-Saulnier MS.406 n° 1025 (L-615)

Centre d'instruction à la chasse
IIe groupe, 3e escadrille
Montpellier-Fréjorgues (34), janvier 1940

© J.M. Guillou / Aérojournal, 2018

Curtiss H-75A n° 140 (X-139)

Centre d'instruction à la chasse
IIe groupe, 3e escadrille
Chartres (28), fin 1939

Le Hanriot HD.182 n° 230 de l'EPP n° 5 d'Istres, spécialisée dans la formation de pilotes de bombardiers.

Chaque CIC est censé accueillir des promotions de 80 pilotes dont la durée du stage est de deux mois. Dans les faits, les CI n'admettent les premières promotions de sous-officiers issues des écoles qu'en janvier 1940 et ce n'est qu'en mars qu'ils commencent à tourner à plein régime. Les élèves qui se sont engagés dans l'armée de l'Air en septembre 1939 auraient dû sortir des CI pour être affectés aux Armées à partir de juillet.

Des statuts à part

Dans une organisation qui semble assez simple (les élèves passant d'une école élémentaire à une école auxiliaire, puis à une école principale avant d'arriver en centre d'instruction), il existe cependant quelques cas particuliers. Les EPP d'Étampes et d'Avord changent de statut en novembre 1939. Alors que jusqu'alors, elles fonctionnaient comme échelon intermédiaire entre les écoles auxiliaires et les centres d'instruction, elles sont transformées en CIC, Avord transférant sa spécialisation sur bimoteurs à Istres. Deux « têtes chasse » sont ainsi créées par EPP : les écoles n° 1 et 2 à Étampes et les écoles n° 3 et n° 4 à Avord.

Le groupe d'Istres, qui a récupéré la spécialisation sur bimoteurs, est divisé en trois écoles : deux « têtes bombardement » (écoles n° 5 et 6) et une « tête renseignement » (école n° 7).

Désormais, contrairement à ce qui passait auparavant, les élèves sortant d'Étampes, d'Avord ou d'Istres ne passent plus par les CI, mais sont directement affectés aux formations combattantes. En fait, très peu d'entre eux rejoindront une unité de première ligne.

Une standardisation toute relative

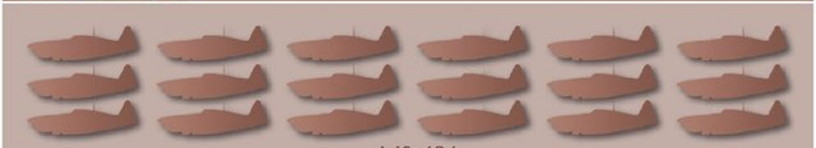
Après la panique des premiers mois, l'état-major des Forces aériennes de l'Intérieur décide de mettre de l'ordre dans la maison. En particulier, il oriente son action vers une standardisation de l'équipement des écoles. Les premières inspections ont clairement démontré que, sur place, on compense les déficits avec tout ce qui peut tomber sous la main. On imagine le cauchemar des équipes techniques chargées d'entretenir et de réparer des appareils dont il n'a été parfois construit qu'une vingtaine d'exemplaires et dont le taux d'indisponibilité est effarant.

Centre d'instruction à la chasse de Chartres
(dotation théorique)

Commandement

Caudron Simoun — Curtiss H-75A

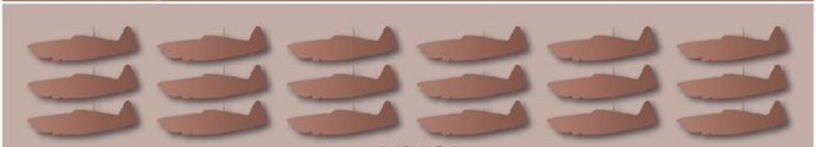
Ier Groupe



MS.406

Curtiss H-75A

2e Groupe



MS.406

Curtiss H-75A

Groupe d'entraînement

NAA 57 P-2

Caudron Simoun

Potez 630

Section de remorquage

Potez 25

Bloch MB.200

Une véritable antiquité : le Morane-Saulnier MS.147 n° 14 immatriculé au nom de la Compagnie française d'aviation en mai 1929, que l'on voit ici sur la piste d'Istres près de onze ans plus tard. (CT Air)

NOTES SUR LE MATÉRIEL

Dès l'entrée en guerre, les écoles privées, les Sections de l'Aviation populaire et les aéro-clubs sont réquisitionnés et regroupés pour permettre la création de trente EEP (écoles élémentaires de pilotage) et huit EAP (écoles auxiliaires de pilotage). Avec les hommes, ces écoles reçoivent en héritage le matériel civil, un assemblage hétéroclite d'avions plus ou moins bien adaptés à la tâche qui les attend – et plus ou moins bien entretenus.

En ce qui concerne l'équipement des SAP, la générosité du ministère de l'Air a été sans borne. Ainsi ont été commandés (et livrés) 450 Caudron C.270/275 Luciole, 36 Farman 451 Moustique, 20 Léopoldoff L.3 Colibri, 20 Mauboussin 123, 30 (SFCA) Peyret Taupin, 25 Potez 60 Sauterelle et 325 Salmson D.6 Cri-cri.

Tous les avions civils, représentant plus de cinquante modèles différents, rejoignent les avions d'entraînement militaires. À la fin des années trente, l'armée de l'Air a commandé pour ses besoins propres 490 Caudron C.635 Simoun, 404 Caudron C.445 Goéland [*], 125 Hanriot H.431/436, 280 Hanriot HD.182, 150 Romano 82, 1 330 Morane-Saulnier MS.230, 150 MS.315 et 230 NAA 57 et 64. Des modèles plus anciens (Hanriot HD.436, MS.341, Caudron C.600/601, Potez 43 etc.) figurent déjà dans son inventaire, mais ceux-ci étant généralement regroupés sous la rubrique « divers » dans les situations officielles, il est impossible d'en dresser un état détaillé.

Il est intéressant de noter que certains avions civils réquisitionnés ont reçu un matricule militaire peint sur les flancs et parfois sous les ailes. En ce qui concerne les Luciole, ces matricules vont de W-001 (F-APLA, c/n 7462) à W-393 (F-ARTZ, c/n 8125). La suite est affectée à d'autres appareils civils réquisitionnés, probablement dans l'ordre chronologique de leur prise en compte : le matricule W-394 est attribué au Cri-cri F-APRQ et le W-405 au Cri-cri F-APRL. À partir de l'entrée en guerre, les Luciole neufs sortant d'usine (donc sans immatriculation civile) reçoivent un matricule dans la plage débutant à Q-301 (c/n 8133) ; le plus haut matricule repéré est le Q-312 (c/n 8144), un appareil versé à l'EEP de Poitiers le 20 mai 1940.

Si l'on tient compte de tous les avions civils réquisitionnés, au 20 mai 1940 le « Plan des 3 200 » ne doit pas être loin d'être rempli et ce, malgré les nombreuses pertes enregistrées.

Dans ce grand supermarché de l'avion d'entraînement, on trouve à boire et à manger. Les principaux modèles confiés aux débutants (Luciole, Cri-cri et MS.230) sont considérés comme de bons avions, sans vices, robustes et fiables, si l'on met de côté le moteur du Luciole qui donne des maux de tête aux mécaniciens et qui pèse sur le taux de disponibilité des appareils. À l'autre bout de la chaîne, on trouve des avions comme le Mauboussin 123, dont la réputation de dangerosité entraînera le retrait, et des modèles inadaptés à l'instruction militaire, comme le Peyret Taupin et le Potez 60, trop orientés aviation de loisir, ou encore le Caproni Ca 164, trop fragile et sensible au vent de travers.

Terminons ce rapide tour d'horizon par les avions italiens. Sur les 100 Caproni Ca 164 commandés, 79 ont été livrés ; la plupart sont envoyés en Afrique du Nord, mais fort peu seront utilisés par les écoles. Quarante-cinq Nardi FN 305 sont effectivement livrés avant l'entrée en guerre de l'Italie, ainsi que cinq Caproni Ca 311.

[*] Il est à noter que tous les Simoun et les Goéland ne seront pas affectés aux écoles, un grand nombre a servi au sein des sections estafettes et sanitaires.

▶ Le Dewoitine D.500 n° 75 de l'EPP n° 2 d'Avord au printemps 1940. (SHD/Air)

◀ Commandé à 1 130 exemplaires, le Morane-Saulnier MS.230 ne tarde pas à devenir l'avion de base au sein des écoles auxiliaires. Les sous-traitants (SFAN, Aubert et Levasseur) n'ont honoré leurs contrats que partiellement – voire pas du tout. Sur la photo, l'une des rares machines (n° 618 ou 619) livrées par la SFAN de Nevers avant l'armistice.

Deux types sont retenus pour les débutants des EEP : le Caudron C.275 Luciole et le Salmson D.6 Cri-cri. Les autres types issus des commandes de l'Aviation populaire (Potez 60 Sauterelle, Farman 451 Moustique, Peyret Taupin, Leopoldoff L.3 Colibri) sont progressivement écartés, tandis que le Mauboussin 123 est retiré après avoir été jugé dangereux. À partir du printemps 1940, en raison de la montée en charge des chaînes de production, le MS.230 commence aussi à être versé aux EEP.

Les EAP doivent être essentiellement équipées en MS.230 et 315, et en Hanriot HD.182, type sur lequel les élèves passent leurs différents degrés de brevet. Au niveau supérieur (EPP et bases-écoles), le perfectionnement doit être assuré par les NAA 57 et les Caudron C.635 Simoun.

Ce louable effort tendant à rationnaliser l'équipement demeurera en grande partie un vœu pieu. D'une part, parce que les écoles, se débattant dans une situation de pénurie générale, font flèche de tout bois et, d'autre part, parce que le ministère s'entête à passer commande de tout ce qui peut voler, comme les Caproni Ca 164, Nardi FN 305 ou autres Caudron C.690, souvent dans des quantités qui ne permettent pas d'équiper plus d'une école.

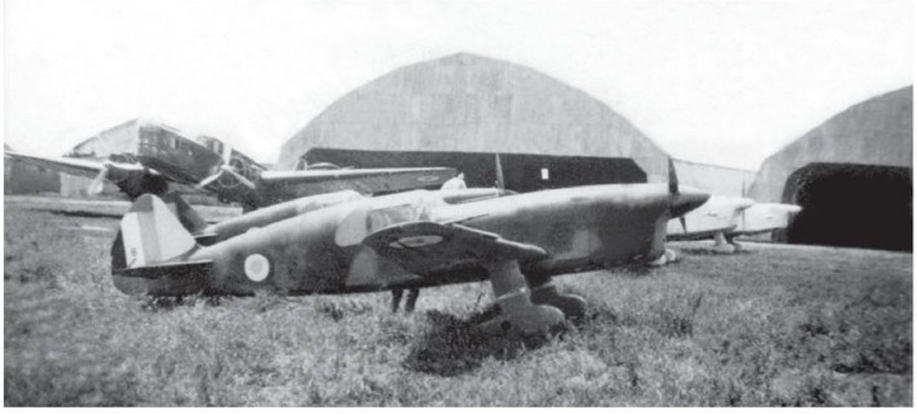
Certaines commandes à l'étranger sont d'ailleurs bien surprenantes. Alors que la RAF a signé un contrat pour la fourniture de North American Harvard Mk. I (BC-1A, futurs T-6) à train escamotable dès février 1938, il faut attendre plus de deux ans pour que la France se décide à ne plus commander les versions à train fixe, NAA 57 et 64 ! Entretemps, l'armée de l'Air a jeté son dévolu sur 230 exemplaires de chaque version (dont seulement 111 de la seconde arriveront en France) ; au 20 mai 1940, 191 NAA 57 ont été officiellement réceptionnés.

Dans la mesure où tous les avions de perfectionnement (P1 et P2) sont des avions à train fixe, on est en droit de s'interroger sur la cohérence des programmes d'instruction, puisque le jeune pilote, non seulement passe ses différents degrés de brevet sur des avions à train fixe et hélice à pas fixe, mais devra attendre de s'installer dans son avion arme pour faire connaissance avec ce qui apparaît clairement comme des « gadgets » dans l'esprit des services techniques. L'autre avantage que présente un avion de perfectionnement moderne, tel que le BC-1A, est de combler l'écart considérable de puissance et de vitesse entre les avions d'école et les avions de combat.

© J.M. Guillou / Aérojournal, 2018

North American NAA 57 n° 55 (G-055)

Centre d'instruction à la chasse
IIe groupe, 3e escadrille
Montpellier-Fréjorgues (34), janvier 1940



▶ Une rangée de Caudron C.690M à La Rochelle-Laleu en juin 1940. Au premier plan, le n° 6 camouflé (derrière lui, le n° 8 porte son numéro de série sur la dérive) et, montrant le bout du museau en arrière plan, deux autres non camouflés. Ces monoplaces d'entraînement avancé à la chasse appartenaient à l'EPP n° 2 d'Avord qui avait été repliée à La Rochelle courant mai. Dix-sept exemplaires de cet appareil ont été construits et livrés. (Collection Dr. P. Rivière)

◣ Les premiers NAA 57 sont versés à l'EPP n° 2 d'Avord. Les trente premiers appartiennent à la catégorie « ET2 » (entraînement transformation), qui sera ultérieurement réservée au MS.230, les NAA 57 suivants étant reclassés dans la catégorie « P2 » (perfectionnement biplace). (Photo G. Lepage)

◢ Successeur du MS.230, le Morane-Saulnier MS.315 fait l'objet de divers marchés portant sur un total de 770 exemplaires, dont la construction a été confiée à de petits sous-traitants, n'ayant manifestement pas la capacité de remplir leurs obligations. Seules 313 machines ont été livrées avant l'armistice. Ici, le n° 74 appartenant selon toute vraisemblance au groupe des écoles d'Istres.

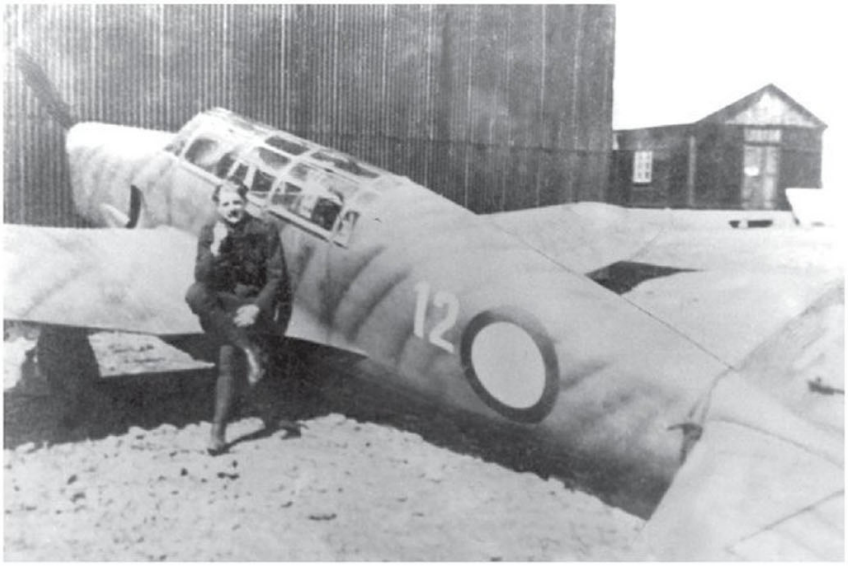
À partir du mois de mai 1940, après la cession des chasseurs modernes des écoles aux Armées, le futur pilote de chasse ne fait connaissance de son avion d'arme qu'une fois versé dans une unité opérationnelle. Le transfert de responsabilité des écoles aux unités engagées pour l'ultime phase du cursus de formation est assez mal vécu par les commandants de groupe. Ils considèrent que ces néophytes les encombrent plus qu'autre chose dans un contexte tactique très difficile, où les pilotes chevronnés ont d'autres chats à fouetter que de servir d'instructeurs.

La question du perfectionnement des pilotes de multimoteurs est encore plus problématique. Sans parler de la formation des jeunes recrues, la transformation des réservistes ou des pilotes d'active n'ayant rien eu entre les mains de plus performant qu'un Bloch 200 ou un Potez 25 donne quelques soucis en raison du déficit en bimoteurs modernes à double commande. Il a été prévu de reléguer le Potez 637 à ce rôle, mais le manque d'avions de reconnaissance capables de franchir les lignes prive les écoles d'une cinquantaine de machines d'entraînement à double commande. Un certain nombre de Caudron C.445 Goéland et de Bloch 210 est versé aux CIB comme avions de transition avant de lâcher les pilotes sur bombardier moderne (Amiot 354 et LeO 451).

En définitive, il n'y a eu que trois ou quatre Potez 637, une quinzaine de Potez 630, dix Potez 631 (alias Potez 634) et six Bloch 131 transformés en double commande. Il faut ajouter à cette liste les 26 Potez 568 commandés dans la catégorie T3 (transformation triplace).

L'épreuve de la guerre

L'offensive allemande du 10 mai 1940 donne un violent coup de pied dans la fourmilière, alors que le général Picard, chef d'état-major de l'armée de l'Air à l'Intérieur, et le général Mouchard, inspecteur général des écoles et des effectifs, n'ont pas réussi à résoudre l'ensemble des problèmes qui se posaient à eux. Inutile de dire que le contexte nouveau ne va pas leur faciliter la tâche.



L'un des rares NAA 57 (n° 132) camouflés ; celui-ci, d'origine inconnue, a été mis à l'abri à Toulouse-Francazal peu avant l'armistice. (SHD/Air)

Un Nardi FN 305 camouflé et portant un numéro individuel. Sur les 300 exemplaires commandés, seuls 45 seront livrés en caisse à Marignane, où la plupart (?) seront remontés par les bons soins de la SNCASE. On ignore en grande partie leur sort et seulement trois seront retrouvés par les Italiens en novembre 1942.

Nomenclature des types d'avions utilisés dans les écoles

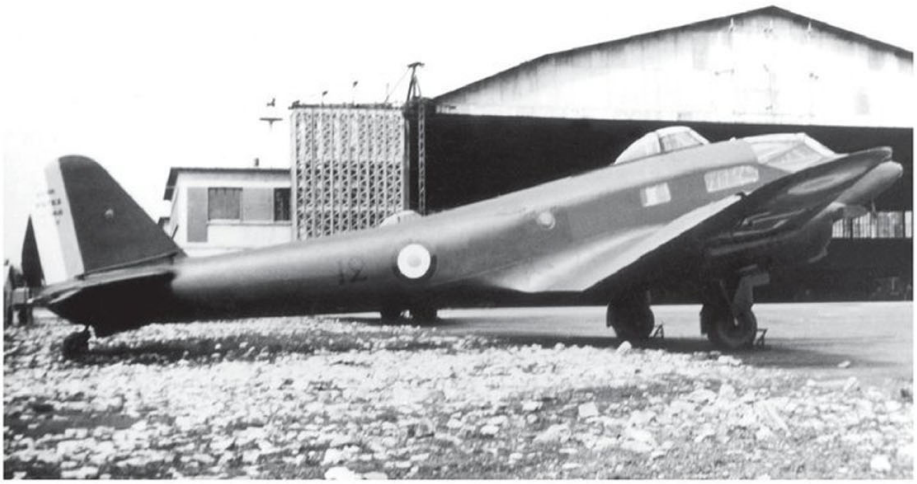
SIGLE	CATÉGORIE	TYPE REPRÉSENTATIF	NIVEAU ÉCOLAGE
A2	Armée biplace	Potez 25	Tous
A3	Armée triplace	Potez 63.11	CIR
B4	Bombardement quadriplace	Bloch 210	CIB
C1	Chasseur monoplace	MS.406	CIC
C3	Chasseur triplace	Potez 630	CIB, CIC, CIR
EB2	Entraînt. bombard. biplace	H.232	CIB
ED2	Entraînement de début	MS.315	EEP
EO2	Entraînement observation	HD.182	EAP, EPP, CIR
ET2	Entr. et transformation biplace	MS.230	EEP, EAP
M5	Multiplace de combat	LeO 20	EAP, EPP, CI
P1	Perfectionnement monoplace	Caudron 600	EPP
P2	Perfectionnement biplace	NAA 57	EPP, CIC
P3	Perfectionnement triplace	Caudron 635	EPP, CIB
T2	Transformation biplace	Salmson D.6	EEP

Les besoins du front devenant prioritaires contre toute autre considération, le 13 mai, le général Picard demande (télégrammes 147 et 148/Cab) que tous les Amiot 143 soient mis à la disposition des Armées et que l'armement des avions de chasse modernes des CIC soit complété de toute urgence (154/Cab). Deux autres télégrammes (146 et 149/Cab) datés du même jour demandent la création de patrouilles de DAT (défense aérienne du territoire) à former avec des avions et du personnel d'encadrement des CIC.

Cédant à l'urgence, le commandant des écoles se dépouille en faveur du front. Pourtant, les chasseurs affectés aux CIC ont été arrachés de haute lutte quelques mois plus tôt. Ce n'est qu'à partir d'octobre 1939 qu'arrivent les premiers chasseurs modernes (aucun D.520 ne sera jamais affecté aux CIC, la demande datée du 20 juin ayant été trop tardive pour être suivie d'effet). Maintenant, il faut les rendre !

Les avions des écoles sont mis à la disposition des unités combattantes à Chartres pour les chasseurs et à Avord pour les bombardiers, charge auxdites unités de venir les chercher. Ils attendront preneurs pendant quelques jours, tout simplement parce que les groupes, malgré leurs besoins pressants, ne peuvent s'offrir le luxe de détacher des pilotes en pleine bagarre pour jouer les convoyeurs. Ce problème n'apparaît clairement que le 21 mai, date à laquelle il est enfin décidé de détacher six Goéland avec leur pilote auprès de la DMAM (direction du matériel aérien militaire) pour convoyer les pilotes haut-le-pied.

Les groupes ont eu quelques mauvaises surprises. Les avions (en particulier les chasseurs) qu'ils



◀ Le Potez 568 n° 12 du CIB de Châteauroux. La commande initiale portant sur 70 exemplaires de ce T3 (transformation triplace) a été ramenée à 26. La plupart des machines ont été affectées au IIe groupe du CIB de Châteauroux. Le n° 12 finira la guerre à Tarbes avec onze autres de ses congénères.

◣ L'un des dix Potez 631 d'instruction – ou Potez 634 – à double commande. Ici, le n° 1 à Martigny-les-Gerbonveaux, fin 1939, où il aide les pilotes de Bloch 131 du 14e GAA dans leur transformation sur Potez 63.11.

ont ainsi récupérés sont souvent en triste état et parfois désarmés. Leur arrivée entraîne un surcroît de travail chez les mécaniciens et quelques avions devront être abandonnés sur place sans avoir jamais revolé.

Le 24 mai, l'état-major de l'Intérieur se ravise. L'hémorragie d'avions modernes frappant les écoles risquant à court terme de paralyser la formation de la relève, il est décidé de stopper le transfert des Amiot 143 et Bloch 210. Malgré tout, quatre nouveaux Bloch 210 sont mis à la disposition des Armées le 28 mai !

Toutefois, l'Intérieur continue à écrémer les services jugés moins indispensables, comme le CEMA (centre d'essai du matériel aérien), dont onze pilotes sont envoyés en première ligne. Bien que jugée prioritaire, l'école des moniteurs de Salon n'est pas pour autant épargnée, puisque treize de ses cadres, parmi lesquels son chef, le commandant Fleurquin, rejoindront progressivement le front à partir de la fin mai.

Difficile de dégager de tout cela une quelconque logique…

À la mi-juin, les écoles se sont dépouillées de 354 pilotes (principalement des moniteurs), non compris les pilotes étrangers, ainsi que de 109 avions de chasse et 79 bombardiers [4] au profit des unités combattantes.

L'état-major compte rétablir l'équilibre dès la stabilisation du front et reprendre aussi rapidement que possible l'instruction en Afrique du Nord, où de nombreux moyens humains et matériels ont été transférés. Les événements en décideront autrement.

En contrepartie de la cession de leur matériel moderne, les EPP et CI prennent en compte des avions dits « de transition », voire anciens. Au 23 mai 1940, le CIC de Chartres (alors replié à Cazaux) alignait 30 Loire 46 et 25 D.500/510, le CIC de Montpellier 19 Blériot-Spad 510 et 30 D.500/510. Un grand pas en arrière.

Les pilotes étrangers

Les pilotes tchécoslovaques, arrivés en France avant la déclaration de guerre, sont contraints de s'engager dans la Légion étrangère avant d'être autorisés à rejoindre l'armée de l'Air à la mobilisation. Ils suivent le cursus classique, bien qu'accéléré, de tout pilote français. En ce qui concerne les Polonais, l'instruction n° 930-1/1.S du 22 novembre 1939 organise la création du DIAP (Dépôt d'instruction de l'aviation polonaise) à Lyon-Bron à dater du 15 décembre, sans toutefois qu'aucun accord n'ait été ratifié entre le gouvernement français et le gouvernement polonais en exil. Bien que le DIAP soit placé sous les ordres d'un officier polonais, le lieutenant-colonel Hug, il est dirigé *de facto* par son adjoint, le commandant de Marmier. Ce n'est que le 17 février 1940 qu'intervient un accord écrit entre le ministère de l'Air et le premier ministre polonais, le général Sikorski. Le DIAP assure l'instruction de base, les pilotes devant ensuite passer dans le circuit français. Le 10 janvier 1940, le premier contingent issu du DIAP, soit 22 pilotes, intègre le CIC de Montpellier. Le 27 mars, 18 pilotes sont affectés, par patrouilles de trois, à six groupes de chasse français. En tout, 144 pilotes de chasse tchécoslovaques et 177 polonais sont affectés aux unités organiques ou aux patrouilles de DAT avant l'armistice.

Le 1er juin 1940, 35 pilotes de bombardement polonais sont dirigés sur Toulouse pour s'entraîner sur Martin 167-F. Trois jours plus tard, ils sont suivis par 28 autres qui doivent recevoir une instruction sur Glenn et LeO 451. Le 12 juin, 24 équipages belges sont mis à l'entraînement sur LeO 451 à Toulouse.

À notre connaissance, aucun pilote de bombardement étranger n'a pris part aux opérations.

Le repli des écoles

Le 16 mai, la DM 175/Cab donne de nouvelles directives pour assurer aux écoles le recul nécessaire à un travail normal. Les EPP et les écoles d'officiers de la région parisienne reçoivent l'ordre de se replier au sud de la Loire et en Afrique du Nord. Le mouvement ne peut être achevé avant la première semaine de juin. Une nouvelle DM, datée du… 17 juin, ordonne l'évacuation des écoles situées en Bretagne [5].

[4] Apparemment, tous ne seront pas pris en compte par les unités combattantes, car on n'y retrouve que 53 Morane 406 (GC II/2, III/2, III/6 et III/7), 5 Curtiss H-75A (II/5), 12 Amiot 143 et 16 Bloch 210 (Groupement n° 9).

[5] Compte-tenu des conditions d'ensoleillement (donc du nombre de jours où le temps permet de voler), il paraît aberrant que l'on ait maintenu des écoles au nord de la Loire, alors qu'il existe des plateformes libres dans le Sud et en Afrique du Nord.

Scène typique de la débâcle de juin 1940. Sur l'aérodrome de Dax (on reconnaît au fond le Séminaire dont le clocheton a aujourd'hui disparu), des « touristes » se promènent au milieu des Cri-cri et des Luciole de l'EEP 34 d'Angoulême. Il est curieux de constater que cette école avait été repliée sur un terrain préalablement déserté par son précédent locataire, l'EEP 38, mis à l'abri à Bruges (Pyrénées-Atlantiques). Les écoles ont beaucoup joué aux chaises musicales à cette époque. À première vue, le matériel semble parfaitement intact ! L'EPP 34 comptait alors 42 élèves de l'Aéronautique navale dans ses rangs. (Collection Y. Kadari)

Dans la pagaille générale, cette DM reste lettre morte. Dans la plupart des cas, ces écoles n'auront pas le temps matériel de se replier et abandonneront sur place leurs avions – parfois intacts.

Dans l'ensemble, le repli des grands centres s'effectue dans un ordre relativement satisfaisant, parce que les dispositions ont été prises à temps – quoique l'arrivée à Royan, le 26 mai, de l'EP 101 avec ses 89 avions, 54 officiers, 84 sous-officiers, 241 caporaux et 204 élèves officiers ait pu créer un certain trouble sur la base !

En revanche, il en va tout autrement avec les EAP et les EEP. Jetées sur les routes au dernier moment, elles ajoutent un peu plus de confusion à la panique qui règne sur les terrains du Sud-Ouest. Faute de temps ou de moniteurs, certaines écoles abandonnent carrément leur matériel ou le confient à des élèves dont certains complètent leur formation par un exercice hors programme : l'atterrissage de fortune au milieu de nulle part.

Un bilan en demi-teinte

Parti trop tard avec de trop faibles moyens, le programme d'instruction était en mai 1940 très en retard sur ses objectifs. La mobilisation des écoles, qui ne devait durer que quelques semaines, a mis plus de quatre mois à se mettre en place. La volonté d'expansion rapide a entraîné d'autres problèmes, en particulier logistiques, et le retard apporté à la création de nouveaux centres a fait naître d'importants goulets d'étranglement. Alors que ces questions étaient en cours de résolution, plus de manière intuitive que raisonnée, l'offensive allemande du 10 mai a tout mis par terre. Les écoles ne s'en sont jamais remises.

On peut toutefois se demander pourquoi l'expansion du programme d'instruction n'a débuté qu'avec l'entrée en guerre. Il est quand même curieux de constater que, alors que depuis un an le ministère de l'Air signait des contrats pour des milliers d'avions de combat, tant en France qu'à l'étranger, personne ne s'est posé la question de savoir qui allait les piloter !

La seule mesure prise en temps de paix avait été de transformer l'Aviation populaire en Aviation prémilitaire, geste tardif et timide du ministère pour obtenir un retour sur investissement. La circulaire fixant les modalités de passage du temps de paix au temps de guerre des écoles datait de novembre 1938. Mais, pourquoi, diable, avoir attendu près d'un an pour la mettre en œuvre ? Fut-ce une décision politique ou diplomatique, ou alors, a-t-on sous-estimé l'ampleur de la tâche, comme le retard pris pour la mobilisation des écoles semble le prouver ?

Sur le plan statistique, le bilan n'est pas simple à dresser. Peu d'états sont disponibles et ceux qui existent ne sont pas toujours faciles à décrypter. Certains ne sont pas datés, ce qui rend malaisé de distinguer les prévisions des réalisations. Cela dit, il est une certitude : aucun engagé volontaire (français) après la déclaration de guerre n'a pu rejoindre une unité combattante. Le nombre de 513 pilotes de chasse, 288 de bombardement et 156 de renseignement sortis des CI au 31 mai 1940 ne comprend que les officiers et les sous-officiers dont le cursus a débuté avant septembre 1939, les réservistes « rafraîchis » et les pilotes transformés. Les prévisions étaient à cette même date de 300 pilotes de chasse fin août et 400 fin octobre, ce qui semble rétrospectivement peu réaliste étant donné la désorganisation totale du système, aggravée par l'envoi au front des moniteurs et des avions modernes.

Les écoles ont été à l'image de l'Armée française de 1940, mal organisées, peu efficaces, mais porteuses de promesses à terme. Car, il est un point très positif : la mise en place d'une importante, bien que tardive, infrastructure en Afrique du Nord. Des éléments provenant d'écoles métropolitaines (Istres, Montpellier, Nîmes, Carcassonne, La Rochelle, Alençon, Royan...) ont été transférés en Afrique du Nord à partir du mois d'avril, tandis que deux groupements écoles et un centre d'instruction nouveaux étaient en cours d'installation à la mi-juin. Quand il s'agira de reprendre la lutte en 1943, l'aviation française en tirera un important bénéfice. ■

L'Encyclopédie des Avions de Chasse Français

1939 — 1942

Cette encyclopédie consacrée aux avions de chasse français de la période 1939-42 brosse un vaste panorama de l'état de santé de notre industrie aéronautique à la veille d'un cataclysme sans précédent dans l'histoire de notre pays. À l'exception des avions relégués aux tâches subalternes avant septembre 1939 et des chasseurs livrés par les Alliés après novembre 1942, Christian-Jacques Ehrengardt s'est livré à une étude référence abordant tous les appareils utilisés par les unités de première ligne de l'armée de l'Air et de l'Aéronautique navale pendant la période considérée. Même les prototypes ayant effectué leur premier vol avant le 25 juin 1940, et qui auraient ainsi pu entrer en service si les événements n'en avaient pas décidé autrement sont traités.

ARSENAL
BLERIOT-SPAD
BLOCH
CAO
CAUDRON
CURTISS
DEWOITINE
HANRIOT
KOOLHOVEN
LOIRE
MORANE
NIEUPORT
DELAGE
POTEZ
ROUSSEL
SNCASE

Chacun de ces 22 chasseurs français fait l'objet d'un historique détaillé couvrant la totalité de sa carrière depuis sa conception jusqu'au retrait du dernier exemplaire existant, y compris dans les forces aériennes étrangères.

Ce travail minutieux de 168 pages écrit par le créateur d'Aérojournal réunit environ 180 photos, une douzaine de plans cinq vues et une cinquantaine de profils en couleur signés Jean-Marie Guillou.

Un ouvrage qui fera date, et se révélera indispensable à tout passionné d'aviation, ou plus largement, de la Seconde Guerre mondiale !

DISPONIBLE

39,90 €*

* TARIF FRANCE MÉTROPOLITAINE - FRAIS DE PORT INCLUS
POUR L'UNION EUROPÉENNE ET LA SUISSE : 44,90 €
POUR LES DOM-TOM ET LE RESTE DU MONDE : 49,90 €

172 PAGES - FORMAT 21X28.5 CM - COUVERTURE CARTONNÉE

POUR PASSER VOTRE COMMANDE :

Par téléphone au +33 (0)4 42 21 06 76

Par email : contact@caraktere.com

Sur notre site internet : www.caraktere.com

aero JOURNAL HORS-SÉRIE

MAI JUIN 1940

Dans ce hors-série, le grand spécialiste de l'aviation française de la Seconde Guerre mondiale, Christian-Jacques Ehrengardt, traite de la déroute subie par l'armée de l'Air en mai-juin 1940. Ce fascicule se présente sous la forme de deux parties distinctes.

La première partie constitue une sorte de réquisitoire à charge contre une aviation mal organisée, mal commandée, dominée intellectuellement et technologiquement par la Luftwaffe. L'auteur met ainsi à mal la thèse d'une « aviation invaincue », dont les exploits auraient contribué de manière significative à la victoire de la RAF pendant la Bataille d'Angleterre.

La seconde partie met en lumière le sacrifice et l'abnégation des aviateurs français, qui, malgré des circonstances accablantes, n'ont jamais renoncé à faire leur devoir. Qui d'autre que ceux de l'aviation d'assaut ont pu incarner cet esprit de pugnacité qui les a animés du premier au dernier jour de la campagne ?

Certains équipages ont été abattu trois fois – et même quatre fois –, mais ils n'ont jamais renoncé. La « propagande » a braqué ses projecteurs sur les as de la chasse, Accart, Marin La Meslée, Pomier-Layrargues, Le Gloan..., dont les exploits ont éclipsé ceux plus discrets, moins médiatiques, de véritables héros aussi obscurs que modestes. L'auteur est fier d'avoir pu leur rendre cet hommage.

Aérojournal Hors-série n°30
Mai - Juin 2018

M 03410 - 30H - F: 14,90 € - RD

France / Belgique : 14.90 €
Espagne / Italie / Port. Cont. / Luxembourg / Grèce : 15.50 €
Suisse : 25 CHF / Canada : 25 $C